Felix Graf Luckner / Ein Freibeuterleben

Felix Graf Luckner

Nach einem Pastell von Alexandra-Viktoria Prinzessin zu Schleswig-Holstein

Felix Graf Luckner

Ein Freibeuterleben

1938

Verlag Wodni & Lindecke / Dresden

Copyright 1938 by Wodni & Lindecke
Alle Rechte, besonders die der Übersetzung,
Verfilmung, Dramatisierung usw. vorbehalten
Printed in Germany
Druck von Hesse & Becker, Leipzig O 5

Meinen Kameraden!

Thalatta, das Meer

...so will ich denn noch einmal erzählen von meiner großen, in der tiefsten Seele verankerten Sehnsucht, von den weiten, unendlichen Meeren des Erdballs und von meiner unauslöschlichen Liebe, der „Christlichen Seefahrt"!

Ich will erzählen von der Gewalt und dem Aufruhr der ewigen Elemente, von der Schönheit des nächtlichen Himmels in allen Breiten, von der Herrlichkeit der Welt.

Ich will erzählen von Schiffen und Menschen und von ihren Schicksalen, auch davon, daß es nicht leichtfertige Lust am Abenteuer ist, die zu allen Zeiten die Menschen angetrieben hat, den Kampf mit den Naturgewalten zu suchen, daß es vielmehr auch jener dunkle, unerklärliche, dämonische Drang ist, der mit unwiderstehlichem Zwang nach dem Unerforschten, Unbekannten strebt und zielt!

Zu allen Zeiten haben Menschen die Gewässer der Erde befahren, zu allen Zeiten haben sie aus dem Urtrieb des heroischen Menschen heraus den Kampf mit den Elementen gesucht, haben auf schwimmenden Planken mit manchmal titanenhaftem Trotz, mit stahlhart gewordenen Nerven und unerbittlich gewordenen Sinnen fast unvorstellbare Siege erkämpft, aber auch Niederlagen von manchmal kaum abwägbarer Tragik hinnehmen müssen.

Es sind aber in die Bücher der Geschichte der Seefahrt nicht nur die Gigantenkämpfe mit allen Mächten des Himmels und der Erde eingezeichnet, sondern es sind mit ewigem Griffel und unverwischbaren Lettern auch eingezeichnet die Kämpfe von Menschen gegen Menschen, von Schiffen gegen Schiffe, von ganzen Flotten gegen ganze Flotten, von Völkern gegen Völker. Menschlicher Geist hat im Verlaufe von Jahrhunderten die Kampfmittel gegen die Naturgewalten fast bis an die Grenze des Möglichen ausgebildet. Die Errungenschaften auf dem Gebiete der friedlichen Seefahrt sind unvergleichlich. Noch unvergleichlicher aber hat menschlicher Geist die Kampfmethoden und Kampfmittel der wehrhaften Seefahrt gesteigert und gestaltet.

So will ich denn vor allem auch davon erzählen, wie deutsche Menschen, deutsche Männer auf deutschen Kampfschiffen, zahlenmäßig oft weit überlegenen Gegnern die Stirn boten. Eindeutig will ich davon sprechen, daß wir allein um unserer Liebe zur heimatlichen Erde, um des Lebensrechtes unserer Nation willen, diesen Kampf führten. Entkräften will ich noch einmal Vorwürfe und Unterstellungen niedriger Art, mit denen man damals und heute glaubte, das deutsche Volk und sein Streben verkleinern, herabsetzen zu zu können! Wann wird die Welt der deutschen Nation endlich einmal in Ehrlichkeit und unbeeinflußt von dunklen Mächten die Gerechtigkeit widerfahren lassen, die ihr gebührt?

Schweigen aber darf ich nicht von den unerhörten Opfern an Gut und Menschen, die die deutsche Nation brachte zur Sicherung ihrer unveräußerlichen Lebensrechte und zur Erhaltung ihrer Seegeltung.

Umflort freilich und trüber wird das Auge, wenn es hinblickt auf das unrühmliche Ende der deutschen Seemacht. Wilhelmshaven! – Kiel! – Noske! – Revolution! Das dunkelste Blatt in der lichten Geschichte der Marine. Daß aber die deutsche Flotte, das ehedem stolze Instrument der deutschen Seekriegsführung, nicht für alle Zeiten in Schimpf und Schande versunken ist, das verdankt die Nation einer guten Handvoll echtester, opferbereitester Männer.

„Scapa Flow!"

Ein Opfergang, umweht von dem Hauch bitterster Tragik. Von diesem Opfergang will ich noch einmal mit erschüttertem Herzen erzählen. Opfergang und leuchtendes Signal zugleich! Durch diesen Opfergang allein haben alle Taten der deutschen Flotte, haben alle Seeschlachten, die sie schlug, haben auch unsere entbehrungsreichen Fahrten als Blockadebrecher, Prisenjäger, Freibeuter ihren tiefsten Sinn behalten.

So will ich denn auch von unseren Kaperfahrten erzählen! Wir kreuzten auf allen Meeren der Welt! Wir kämpften auf allen Meeren der Welt, und wo wir waren, dort war für uns Deutschland! Unser Gedanke war nur Deutschland und sonst nichts. Freibeuter! Mordbrenner! Piraten! Diese Namen gab uns die feindliche Welt. Eine Flut von Haß und Gemeinheit wurde über uns ausgegossen. Es hat uns nicht gekümmert, denn wir trugen eine herrliche Gewißheit in uns. Mit dem Ziel, alles zu wagen für die Errettung unserer Heimat, haben wir dem Wort „Korsar", „Freibeuter", einen besseren Klang gegeben!

Und die Welt soll es wissen: Wir sind dieselben geblieben, denn wir kämpfen überall, wo wir sind, um unseres ewigen Vaterlandes willen, den deutschen Kampf gegen Dumpfheit und Stumpfheit, gegen Lüge und Verleumdung, gegen Haß und Niedertracht! Wir kämpfen diesen Kampf aber immer und zu allen Zeiten nur um Gerechtigkeit und Wahrhaftigkeit!

Die Welt soll es wissen, daß wir Freibeuter sind mitten im Frieden und Kaperfahrten unternehmen auf das Herz und den Verstand, auf Seele und Geist eben dieser Welt!

Blockadebrecher um Deutschlands, unseres Vaterlandes willen, fürwahr, ein herrliches Ziel!

So will ich denn erzählen.

Felix Graf Luckner

„Christliche Seefahrt"

Thalatta! — Thalatta! — Das Meer! Das Meer!

Ein schlechter Lateiner bin ich auf der Schule ganz bestimmt gewesen, aber von meinen Leistungen im Griechischen sollte man füglich überhaupt ganz schweigen, den berühmten Mantel der Nächstenliebe darumhüllen. — Immerhin, jenen Ausruf der alten Griechen beim Anblick des ewigen Meeres, den habe ich doch ausgezeichnet verstanden gehabt. Dieser Ausruf fiel in meine Seele, wie ein Stein in den Spiegel unseres Gutsteiches: er fiel und sank bis auf den tiefsten Grund. Die Wellen, die er erzeugte, die Kreise an der Oberfläche glätteten sich wieder, aber die Aufwühlung des Grundes blieb. In mir lebte seit jenen Tagen eine Sehnsucht, die mich fort trieb von dem Elbestrand in Dresden, die mich nicht mehr zur Ruhe kommen lassen wollte, bis ich, mit List und Tücke ist das erreicht worden, am Meere stand, überwältigt, besiegt, erschüttert! — Thalatta! — Thalatta! — Die ollen Griechen haben eben doch gewußt, was sie ausdrückten mit diesem Ausruf.

Wie ein Wunderwald ist mir damals der Segelschiffhafen in Hamburg mit seinen ungezählten Masten erschienen. Schiffsplanken zu betreten war mein einziger Wunsch noch. Schiffsplanken als meine neue Heimat zu betrachten, das wurde mein Schicksal viele, viele Jahre lang. Ich verschrieb mich mit Haut und Haaren und mit ganzer Seele der „Christlichen Seefahrt!" — Ein langer Weg ist das gewesen bis zu meiner Aktivierung in der Kriegsmarine, ein oftmals schwerer Weg, aber ein Weg, den ich heute mit Freude überschaue. Diesen Weg sollten alle Seeleute gehen. Nur auf diesem Weg werden aus Landratten oder Fahrensleutesöhnen wirkliche Seeleute.

Das Segelschiff mit dem Wunderwerk seiner Einrichtungen allein bildet Menschen zu Seeleuten heran. Das Segelschiff allein erzieht in eisenharter Schule zu ganzen Kerlen, zu Führern, die den Kampf als ihr eigentliches

Lebenselement betrachten. In Sturm und Wetter, in der Auseinandersetzung mit den Elementen werden sie dort geadelt, werden sie im wahrsten Sinne zu „Aristokraten der Meere"! Die See wird zum Lehrmeister der Freundschaft, der Kameradschaft. Es gibt keine Standesunterschiede auf Seglern. Sie sind oft viele Monate unterwegs und können keinen Hafen anlaufen. Dort gelten eben nur Charaktereigenschaften, dort gilt der Mut noch etwas. Dort gibt es kein Ausweichen vor der Gefahr. Was ein rechter Kerl ist, der lernt es auf den schwankenden Planken sehr schnell begreifen, was echteste Gemeinschaft bedeutet. Einer für alle, alle für einen! Das ist das höchste Gesetz auf allen Schiffen, die die Meere dieser Erde befahren. Trennungen nach Nationalitäten gibt es nur in der äußeren Erscheinung der Schiffe, in der Hafenzugehörigkeit, in den Namen, in den Flaggen. Darüber hinaus aber kennt die „Christliche Seefahrt" besonders in dem Augenblick, da die Gefahr tödlich zu werden droht, keinen Unterschied nach Nationen, Rang und Stand mehr. „SOS", das Signal der höchsten Gefahr, ist zugleich das einende Band für alle Fahrensleute. Dieses Signal fordert nur eins: „Hilfe!" „Rettet unsere Seelen!" Für keinen Seemann gibt es da auch nur einen einzigen Augenblick der Besinnung. Er kennt über alle trennenden Unterschiede hinweg nur noch seine heiligste Pflicht! Ohne Bedenken setzt er für die Erfüllung dieser Pflicht sein Leben ein, denn er weiß allzu genau: heute sind es die anderen, die das Unglück betroffen hat, morgen kann es mich selbst treffen! — Seeleute sind Kameraden ihr ganzes Leben lang! — Die weiten Meere sind ihre Heimat. Sie lieben ihre Heimat und sind ihr und ihren Wundern in einer abgöttischen Liebe verfallen. Wer einmal die schwankenden Planken unter den Füßen hatte, der kann niemals ihnen fern bleiben. Muß es aber im hohen Alter doch sein, so bleibt, neben der Erinnerung an die unendliche Ferne, immer und bis zum letzten Tag eine abgründige Sehnsucht in ihm zurück.

In der deutschen Handelsmarine hat zu allen Zeiten für die Heranbildung der Seeoffiziere der Grundsatz gegolten, daß die seemännische Ausbildung unter allen Umständen auf Segelschiffen erworben werden mußte. Auf seegehenden Seglern mußten sie sich vom Schiffsjungen und „Apothekenkapitän" über Matrosentum und Steuermannsexamen heraufdienen zur Führung der großen Handels- und Passagierschiffe. Ihn dürfen Gefahren niemals schrecken. Nicht aber auf den großen Kähnen der Handelsmarine, auf den stählernen Riesen, die die Ozeane mit ungeheuren Geschwin-

digkeiten und einem Höchstmaß an Sicherheit überqueren, kann er die Meisterung der Elemente erlernen. Das kann eben doch nur auf Seglern geschehen. Auf „Windjammern", wie sie voreilig und in eigener Selbstüberschätzung von den Dampfer- und Frachtschlorrenmatrosen genannt werden. — Gefahren fordern Kerle! Die Seefahrt ist reicher an Gefahren als alle anderen Berufe, also erfordert die Seefahrt die kantigsten Kerle überhaupt. Da ist in Augenblicken der Todesnot für Schiff, Besatzung und Passagiere mit Dampfermatrosen zumeist nicht allzu viel anzufangen. Die sind es gewöhnt, bei jedem überkommenden Brecher, bei jeder groben See unter Deck zu laufen, damit die Socken ja nicht feucht werden vom salzigen Meerwasser. Dampfermatrosen, die niemals zuvor auf Seglern gefahren sind, lieben ihr Schiff auch nicht wie jene, denen der Segler für Monate und Jahre eine Heimat wurde. Sie sehen in der Schiffahrt eben doch nur eine Art des Brotverdienens. Das nennen sie dann Leben: heute in einem Hafen an Bord zu gehen und im nächsten Hafen gleichgültig, es gibt ja mehr Schiffe auf dieser Welt, wieder von Bord zu laufen. Ihnen fehlt die Passion für Schiff und See. Sie können in irgendeinem Hafen der Welt ebenso als Schauerleute dienen, wie sie auf Dampfern fahren. Wirkliche Seeleute sind aus anderem Holz geschnitzt!

Die technische Entwicklung und die Sicherheit der großen Seefahrt, die Ozeanriesen und Frachtdampfer, besonders aber auch die Schiffe der Kriegsmarinen, haben einen fast nicht mehr zu überbietenden, hohen Stand erreicht. Die Schiffe halten Fahrzeiten mit minutiöser Genauigkeit ein. Die Unabhängigkeit von Wind und Wetter ist zu einer Vollkommenheit ohnegleichen gesteigert worden, aber den Seemann können auch die besten Schiffe nicht entbehren.

Es gibt genug überweise Köpfe, die die seemännische Ausbildung auf Seglern für überflüssig, vor allen Dingen aber für unzeitgemäß erachten. Wie weit diese Klugen daneben schießen, ist ihnen scheinbar trotz aller möglichen Gegenbeweise noch nicht klar geworden. Ausgerechnet der „Verein deutscher Seeschiffer" hat in einer einmütigen Beschlußfassung in einer Sitzung im Jahre 1932 sich ausdrücklich erneut zur Ausbildung seemännischer Führer auf Segelschiffen bekannt und fordert sie seitdem von allen angehenden Offizieren. Ihm ist dabei ohne jede langweilige Erklärung bewußt gewesen, daß eben doch nur das Segelschiff als ideale Ausbildungsstätte gelten kann. Das Handwerk, Schiffe zu führen, zu erlernen, dazu braucht es nicht unter allen

Umständen einer vorangegangenen Praxis auf Segelschiffen, aber nirgend besser als auf den weißen Planken der Segler wird der Seemann zum Führer in des Wortes höherer Bedeutung herangebildet. Hart am Element ist er dort zu jeder Tag- und Nachtzeit. Die andauernde Beobachtung der Elemente, ihr Studium, also die Erwerbung der Möglichkeiten zum erfolgreichen Kampf gegen ihre Tücken, wird ihm dort zur Selbstverständlichkeit. Was werden auf Segelschiffen aus Bangbüxen zumeist für wunderbar durchtrainierte Kerle. Man sieht es ihrem Gang, ihrem Gehaben an, man sieht es ihren ruhigen, selbstsicher schauenden Augen an, daß in ihnen ganze Ladungen von Umsicht, Mut, Erfahrenheit, von Klarheit — und Wahrheit stekken. Ihre Entschlußkraft setzt sich blitzschnell in die Tat um. Neben ihrer Tatkraft und neben einem gesunden Herrentum aber kennen sie das Gefühl der Disziplin, der Unterordnung als Selbstverständlichkeit. Kerle sind das, mit denen man den Teufel aus der untersten Hölle an den Haaren herausangeln kann; Kerle sind das, die nichts auf dieser Erde fürchten, außer ihr eigenes, allzu gutes Herz. Was sind das für Kerle, die an Kap Horn, der Heimat der Stürme, in stockdunkler Nacht aufentern in die Takelage zum Segelbergen. Was sind das für Kerle, die im schwersten Sturm aushalten auf ihrem Platz und den Tod nicht fürchten! Aus diesen Kerlen werden Führer für die großen Ozeanriesen. Diese Kerle kennen den Begriff Verantwortung. Der Kurs, den diese Burschen steuern, ist der Kurs der absoluten Sicherheit. Für sie gibt es Gefahren nur, um sie zu meistern. Sie kennen auch im tollsten Wetter kein Verzagen und Versagen.

Die Meere schenken dem Menschen nichts. Die See ist unerbittlich. Mit der grauen Theorie ist ihr nicht beizukommen. Auch die vollkommensten, technisch als Wunderwerke zu bezeichnenden Schiffe fahren nicht von selbst. Der Seemann bleibt ihr Führer. Die See aber duldet auf die Dauer keine matten Limonadenburschen. Die Matrosen, die nicht zupacken können, denen der Mut fehlt, über vereiste Wanten und schwingende Rahen zu wandern mit unfehlbarer Sicherheit, die haben auf dem Salzwasser nichts zu suchen. Die See versagt ihre Anerkennung allen seeungewohnten Leuten. Hinaus aus den Kojen, wenn der Befehl es will; hinauf auf das von Brechern überflutete Deck; hinauf in die Takelage! Segelexerzieren vor hartestem Wind ist die heilsamste Beschäftigung auf der Welt. Da oben weht eine wundervoll reine Luft. Klar wird da der Kopf und folgerichtig jedes Denken und jedes Handeln. Hinein in die Boote, um Rettungsmanöver, besonders auch bei

schwerer See, zu üben. Junge, Junge, da lernst du die Zähne zusammenbeißen, wenn die Riemen und deine Muskeln den Sieg gegen die See davontragen sollen. Im Schlaf müssen die Matrosen auf Seglern das ganze Gewirr der Leinen und Taue, der Segel beherrschen. Nicht einen Fehlgriff darf es da geben. Seemännischer Dienst und seemännischer Blick begreift sich am leichtesten in schwindelnder Höhe, im Ausguck, im Krähennest! Hinauf also!

Und andere sagen ebenso klug: „Ja, wer soll die Jugend lehren? Segler der Handelsmarine gibt es immer weniger. Neue werden fast überhaupt nicht mehr gebaut. Kapitäne und Lehrmeister mit all den Erfahrungen, die auf Segelschiffen nötig sind, gibt es auch schon fast nicht mehr?“

Nur Unwissende können so unklug snacken! Die Segelschiffsüberlieferungen sind so lebendig, wie jemals zuvor. Es gibt genug herrliche Seeleute dieser Art auf der Welt. Aber Gelegenheiten müssen ihnen die Flotten geben, den Nachwuchs heranzubilden. Segelschiffe muß man bauen, die zu hohen Schulen der Seemannskunst werden können, die vor allen Dingen dazu geeignet sind.

Die deutsche Reichsmarine hat sich, einer alten Tradition folgend, nicht von dem Gesetz abbringen lassen, daß ihre zukünftigen Offiziere auf Segelschulschiffen ihre seemännische und vor allen Dingen auch ihre charakterliche Formung erhalten sollen. Die deutsche Handelsmarine hat sich zu allen Zeiten zu diesem Prinzip bekannt. Deutschland hat die schönsten Schulschiffe der Welt. Auch der Vertrag von Versailles, der sich für den Neuaufbau der deutschen Flotte als besonderer Hemmschuh erweisen sollte, hat es nicht vermocht, den deutschen Seemannsgeist zu knebeln. Nach dem Krieg wurde der Anfang mit einem alten norwegischen Segler, der während des Krieges als Prise eingebracht worden war, gemacht. „Thyholm“ hieß das Schiff vorher und führte ein Aschenbrödeldasein. Als „Niobe“ wurde es der ganzen Welt bekannt. Ein tragisches Geschick nahm Deutschland dieses Schiff. Es sank mit dem Großteil seiner Besatzung im Jahre 1932 bei der Insel Fehmarn, ein Opfer einer an tragischer Verkettung reichen Situation, besiegt vom Element!

Aber Deutschland und seine Führung kapitulieren auch vor einem tragischen Unglück nicht. Drei wundervolle Segler besitzt die deutsche Flotte nun wieder: „Horst Wessel“, „Gorch Fock“, „Schlageter“. Das Herz deutscher Jugend schlägt höher, wenn es diese Namen hört. Wacker im Kampf waren ihre Träger, Vollstrecker des Schicksals; nicht an sich dachten sie, als sie ihr

Leben zum Opfer brachten; nichts wollten sie von ihrem Leben als nur das eine: das Glück und die Ehre, das Recht auf sein eigenes, nationales Leben und seine schimmernde Wehrhaftigkeit; nichts wollten sie für sich, alles das wollten sie für Deutschland. Ihr Opfer war nicht umsonst. Auf drei Schiffen, die ihre Namen nun tragen, wird deutsche Jugend herangebildet im Dienste des Reiches, in der Bereitschaft, alles für die Nation, ihre Ehre, alles für ihr Vater- und Mutterland einzusetzen. Kerle werden aus ihnen geformt von erfahrenen Lehrmeistern; Kerle mit blanken Augen und offenem Sinn, mit glühendem, begeistertem Herzen und einem Berge versetzenden Idealismus. Und über allem steht der Spruch: „Es sind nicht so sehr Schiffe allein, die gegen Element und Feind kämpfen, als Menschen, als vielmehr Männer!"

Über allen menschlichen Erfahrungen, über allen menschlichen Lehrmeistern, steht der größte und einmalige Lehrmeister, der unerbittlich ist in seiner Zucht und ohne Gnade allem Schwachen und Schlechten, allem Verdorbenen und Weichlichen gegenüber: Über allem aber steht das Element: Das Meer!

„Thalatta!" — — — „Thalatta!"

Als ich mein Elternhaus verließ, um zur See zu gehen, da hatte ich mir selbst und auch meinem Vater das Versprechen gegeben, daß ich, nachdem ich das Handwerk auf Segelschiffen erlernt hätte, zur deutschen Kriegsmarine hinüberwechseln werde. — Nicht eher wollte ich wieder nach Hause kommen, ich sei denn als Offizier in der kaiserlichen Marine aktiviert! — Nun, das Handwerk hat man mir in vielen Jahren auf allen möglichen Seglern und auf fast allen Meeren gründlich beigebracht, um aber Offizier zu werden, mußte ich noch einmal auf die Schulbank zurück und nachholen, was ich in jugendlichem Übermut für überflüssig gehalten hatte. — Nun, ich habe es nachgeholt! — Es war meiner Eltern größte Freude, als ich nach jahrelanger Trennung mich ihnen als Leutnant z. S. Graf Felix v. Luckner vorstellte.

Oft habe ich das in allen Einzelheiten erzählt und bin dabei manchmal „ordentlich mit die Vorderbeene in den Trog geraten!" Dat scholl ja nu wohl nicht mehr vorkommen, nöch, seggt de Hamborger! Also vertellen wir heute mol en büschen anders, nöch!

Neunzehnhundertvierzehn

Die Einkreisung unserer deutschen Heimat war den Feindmächten, war der Politik Frankreichs, Rußlands und vor allen Dingen war sie den Vertretern und Urhebern dieser Politik, den Herren von der Themse gelungen. Die Schüsse in Sarajewo fielen. Österreich verlangte in seinem Konflikt mit Serbien von Deutschland Erfüllung der Bundespflicht. Mobilmachungen folgten einander auf dem Fuße. Für uns Marineoffiziere galt im August 1914 mehr als jemals zuvor das Wort des Schöpfers der deutschen Flotte, des Großadmirals Tirpitz:

> „Unsere Flotte muß so eingerichtet sein, daß ihre höchste Kriegsleistung in einem Verteidigungskrieg auf der Nordsee in einer Seeschlacht liegt. — Der Angriff, auch der größten Seemacht auf uns, soll als ein gewagtes Unternehmen erscheinen."

Nun, wir jungen Seeoffiziere warteten auf die Verwirklichung dieses Satzes, der für das Kaiserreich bei der Schaffung der deutschen Kriegsflotte richtunggebend gewesen war, wir warteten auf den Vorstoß der Engländer, warteten darauf, daß die „Grand Fleet" angreifen werde! Wir warteten umsonst! Die von uns allen erträumte und in allen Einzelheiten ausgedachte Schlacht in der deutschen Bucht kam nicht. England kannte das Risiko dieser Schlacht viel zu gut. England wagte diese Schlacht nicht. Das ist die große Tragik der deutschen Seekriegsführung geworden. Zu schwach, um Englands Flotte vor der englischen Küste mit einiger Aussicht auf Erfolg angreifen zu können, gebaut für die große Verteidigungsschlacht in der deutschen Bucht, mußte die deutsche Flotte, da England nicht daran dachte, den Deutschen zuliebe alles zu wagen, folgerichtig ihr Schicksal leiden.

Die Tage von der Doggerbank, die Tage und Nächte vom Skagerrak können an dieser Erkenntnis nicht rütteln, können darüber nicht hinwegtäuschen, daß die deutsche Flotte keine Gelegenheit fand, ihren Daseinszweck endgültig unter Beweis zu stellen. — Wir jungen Seeoffiziere litten mit der längeren Dauer des Krieges unsagbar unter dieser, sich immer mehr verbreitenden Erkenntnis. Das Tatenlose unserer Tage lastete auf uns und schläferte unseren Unternehmungsgeist ein. Wir suchten nach Auswegen und wurden U-Bootfahrer, wurden Hilfskreuzerführer, wurden Freibeuter. Wir suchten den Gegner auf allen Meeren der Welt und trieben, da er uns die

offene Auseinandersetzung verweigerte, Kaperkrieg gegen ihn. — Bis dahin aber war es für uns ein langer Weg.

In einem unaufhaltsam scheinenden Sturmlauf marschierten die deutschen Armeen im Westen gegen den vereinten Feind. Paris und die französische Kanalküste erschienen uns allen als die angestrebten Ziele. Uns interessierte vor allen Dingen das unaufhaltsame Vordringen des rechten deutschen Flügels, denn uns schien es damals so, als ob mit der Eroberung der Kanalküste auch für uns, für die Marine, eine Zeit des Angriffes auf England kommen würde.

Das erste Gefecht mit den Engländern und Teilen der „großen Flotte" am 28. August 1914 ging für die deutschen beteiligten Schiffe außerordentlich ungünstig und verlustbringend aus.

Bei schlechtestem Wetter, bei schlechtester Sicht stürmten die deutschen Kreuzer „Stettin", „Frauenlob", „Stralsund", „Danzig", „Straßburg", „Köln" und „Mainz" westlich von Helgoland dem Feind entgegen. Gefechte mit leichten englischen Kreuzern entwickelten sich für die deutschen Schiffe außerordentlich günstig, bis die deutschen Schiffe, die, ohne eine genaue Übersicht über die Lage zu besitzen, einzeln kämpften, sich plötzlich englischen Schlachtkreuzern und Admiral Beatty gegenübersahen. „Straßburg" sinkt kämpfend gegen eine erdrückende Übermacht um 2 Uhr mittags. „Ariadne" sinkt um dieselbe Zeit unter den deckenden Salven der Engländer. Ein Torpedotreffer bedeutete auch das Ende der kämpfenden „Mainz". — Drei Kreuzer verloren! Diese Tatsache, dieser Ausgang des ersten Zusammentreffens deutscher Schiffe mit dem Gegner wirkte sich als eine schwere seelische Belastung für die Marine aus.

Tröstend auch bei diesem schweren Verlust wirkte auf uns nur das Bewußtsein, daß die deutschen Kreuzer vor überlegenen Kräften nicht gekniffen hatten, ja, daß sie sogar in einem unerhörten Elan unter vollem Einsatz ihrer, dem Gegner gegenüber, bescheidenen Kampfmittel dem Gegner nachstießen. Es war ihr Unglück, auf die großen englischen Schlachtkreuzer unmittelbar und unvorbereitet zu treffen. Der Angriffsgeist auf den deutschen Schiffen war begeisternd! Bei Beachtung der herrschenden ungünstigen Verhältnisse, bei dem bestehenden Mangel an Kriegserfahrung bei Führern und Besatzungen, sind die eingetretenen Verluste durchaus erklärbar. Aber diese Verluste mahnten für die Zukunft dennoch zu Vorsicht und größerer Zurückhaltung unterlegener Verbände dem wesentlich stärkeren Gegner gegenüber.

England hat dieses Gefecht bei Helgoland zu einem großen Seesieg umgedeutet. Die englische Presse hatte für einige Tage riesige Schlagzeilen. Sie konnte so über die Mißerfolge der englischen Streitkräfte auf dem Festlande hinwegtäuschen. Old-England war berauscht. Die „Grand Fleet" hatte über die deutschen Schiffe den ersten Sieg davongetragen. Der Stolz Old-Englands triumphierte.

Daß aber den hohen Herren die Siegeslorbeeren nicht bis in den siebenten Himmel wachsen, daß ihre Triumphsymphonie über die drei von einer unerhörten Übermacht zusammengeschossenen deutschen Kreuzer nicht ohne Mißton die Presse der ganzen feindlichen und neutralen Welt erfüllte, dafür sorgte Admiral Hipper, der Führer der deutschen Schlachtkreuzer. Am 16. Dezember 1914 beschießt er mit seinen Schiffen die englische Küste bei Hartlepol, bei Witby, bei Scarborough mit bestem Erfolg. Kreuzer „Kolberg" legt im Verlaufe dieses kühnen Unternehmens unmittelbar unter der englischen Küste Minen in großer Anzahl.

Unter den Augen Englands erlaubten sich die Deutschen die englische Küste mit bester Wirkung zu beschießen. England war in seinem Hause, trotz der „Grand Fleet", nicht mehr sicher. Trotz der Anwesenheit großer Teile der englischen Flotte an der Doggerbank gelingt Admiral Hipper, dem Führer des deutschen Verbandes, der Durchbruch über das Südwestflach der Doggerbank. Beatty stand im Norden mit seinen Schlachtkreuzern, Admiral Warrender im Süden mit dem II. englischen Schlachtgeschwader. Deutsche und Engländer wußten nicht, wie nahe sie zeitlich und räumlich einem Zusammentreffen gewesen sind. — Den Engländern wurde deutlicher, daß die deutsche Flotte nicht daran dachte, für alle Zeit in ihre „Rattenlöcher" sich zu verkriechen. An der englischen Küste suchte sie den Gegner, wenn er nicht den Mut fand, in die deutsche Bucht vorzustoßen. — Der moralische Erfolg dieses Hipperschen Husarenstreiches war in der Welt unschätzbar. Die Heimat betrachtete die Nachricht von dem erfolgreichen Unternehmen als ein gutes Weihnachtsgeschenk. Die Landarmeen wußten, die deutsche Flotte ruht nicht. Die deutsche Flotte wird im entscheidenden Augenblick dem Beispiel der Landarmee folgen und den Feind packen, wo sie ihn trifft. Das Vertrauen zur deutschen Hochseeflotte war in der Heimat und bei der Landarmee fest und unerschüttert.

Der Name Hipper wurde von den Hosenmätzen plötzlich neben dem Otto Weddigens genannt. Sein Bild prägte sich dem deutschen Gedächtnis

und dem deutschen Herzen ein. Hipper, dieser Name klang nach Mut, nach Härte, nach Stahl, nach Draufgängertum. Hipper hatte deutsche Sprenggranaten nach der englischen Küste gejagt und der Welt bewiesen, daß auch Englands Küsten verwundbar sind!

Die Schlacht an der Doggerbank

An allen deutschen Landfronten donnerten im Januar 1915 die Geschütze. Die Artillerien Deutschlands und der Feindmächte lieferten sich ungeheuer harte Kämpfe. Die Infanterien und technischen Truppen im Westen steckten in Winterschnee und Kälte. Im Osten tobten die Kämpfe des Bewegungskrieges. Ostpreußen war zum zweiten Male durch die Armeen des Zaren gefährdet. Die deutschen Landarmeen, der fechtende Soldat hatte alle Erwartungen erfüllt, ja um ein Vielfaches übertroffen. Sie standen meist tief in Feindesland. Die deutsche Heimat war umgeben von einem Wall von Blut und Eisen.

Politische Erwägungen aber, Gedanken, in der Wilhelmstraße geboren, verhinderten den rücksichtslosen Einsatz der deutschen Flotte gegen England. Die Leitung der Hochseeflotte vertrat überdies den Standpunkt, daß die Flotte, wenn sie offensiv überhaupt voll eingesetzt werden solle, unter allen Umständen auf ihren höchsten Stand gebracht werden müsse. Man betrieb in der obersten Marineleitung auch zu dieser Zeit den Bau von modernsten Großkampfschiffen mit höchster Beschleunigung. Das Risiko einer offensiven, vollen Begegnung mit dem Gegner, mit der „Grand Fleet", sollte nach menschlichem Ermessen auf ein Minimum gebracht werden. — Weiterhin verhinderten die grundverschiedenen strategischen Anschauungen der obersten deutschen und der englischen Flottenführung zunächst eine Seekriegsschlacht großen Stiles. England hielt seine Flotte in der Reserve, das heißt, es setzte seine Geschwader nur soweit ein, so weit die über Deutschlands Küsten verhängte Blockade es erforderte. England lehnte die offene Seeschlacht mit den Deutschen offensichtlich ab. Ihm genügte es, mit Hilfe seiner Hochseestreitkräfte die deutsche Überseezufuhr vollkommen zu vernichten. England trieb Politik auf lange Sicht. Die Aushungerung Deutschlands war das gegebene Ziel! Die englische Staats- und Marineführung hatten Zeit. Sie konnten warten!

Überraschend kam am 23. Januar 1915 für den Kommandanten der

deutschen Aufklärungsschiffe, Vizeadmiral Hipper, der Befehl der obersten Flottenführung, mit allen zur Verfügung stehenden Kräften der 1. und 2. Aufklärungsgruppe einen überraschenden Vorstoß gegen die Doggerbank durchzuführen. Ziel dieses Vorstoßes war vor allen Dingen, die Doggerbank endlich einmal vollkommen von feindlichen Streitkräften, Bewachungs- und Spionagefahrzeugen reinzufegen!

Nach Überprüfung aller Unterlagen für diesen befohlenen Vorstoß war als sicher anzunehmen, daß ein Zusammenstoß mit größeren Verbänden der feindlichen Flotten nicht stattfinden konnte. Agenten- und Vorpostenmeldungen bestätigten diese Annahme. Ein Zusammentreffen mit größeren Verbänden der Feindflotte konnte für uns außerordentlich verhängnisvoll werden, denn zu jener Zeit befanden sich die meisten Schiffe der deutschen Flotte in Kiel, in der Werft und in der Ostsee. Auf Jade und Elbe lagen nur ältere Geschwader, die ebenfalls als Kampfeinheiten nicht voll verwendbar schienen.

Für das Auslaufen der Aufklärungsgruppen war die Nacht vom 23. auf den 24. Januar festgesetzt worden. Die Gruppen lagen fahrbereit auf Schilligreede. Die Nordsee zeigte ihr grießgrämlichstes Gesicht. Eine einzige graue Waschküche war sie. Zum Verzweifeln dieses unsichtige Wetter. — Vollkommen abgeblendet, sorgsam jeden Lichtausfall vermeidend, dampften mit Einbruch der Dunkelheit die Schlachtkreuzer von Schilligreede gegen eine leichte See und leichten Wind aus Westen an. Unheimlich ist das Bild einer marschierenden Flotte in stockdunkler Nacht. Kaum erkennbar die Schiffsriesen. Durch die Dunkelheit sind alle Linien verwischt, die Ausmaße ins Grenzenlose gesteigert! „Seydlitz", das Flaggschiff des Führers, rauschte vorbei, „Derfflinger", „Blücher", „Moltke" folgten. Die kleinen Kreuzer „Stralsund", „Kolberg", „Graudenz", „Rostock" sicherten das fahrende Gros der Schlachtkreuzer. Torpedoboote, die schwarzen Husaren des Meeres, brausten mit hohen Bugwellen gegen Westen. Die Dunkelheit nahm das ganze Schauspiel geballter Kraft auf.

Der englischen Admiralität war das deutsche Unternehmen gegen die Doggerbank in fast allen Einzelheiten bekannt geworden. Admiral Jellicoe wollte gerade einen Landurlaub antreten und sich von Admiral Beatty verabschieden, als bei ihnen und zugleich bei dem Kommandeur des III. englischen Schlachtgeschwaders das folgende Telegramm der Admiralität einging:

„Vier deutsche Schlachtkreuzer, sechs leichte Kreuzer und zweiundzwanzig Zerstörer werden diesen Abend in See gehen, um gegen die Doggerbank aufzuklären. Alle verfügbaren Schlachtkreuzer, leichten Kreuzer und Zerstörer sollen von Rosyth vorstoßen gegen einen Treffpunkt... Der Kommodore (T.) hat mit allen verfügbaren Zerstörern und leichten Kreuzern von Harwich vorzustoßen, um sich dem Vizeadmiral auf „Lion" um 8 Uhr vormittags im obigen Treffpunkt anzuschließen. Wenn der Feind von dem Kommodore gesichtet wird... soll er angegriffen werden..."

Der englische Nachrichtendienst arbeitete wunderbar, für die Deutschen später geradezu rätselhaft genau. Er hatte deutsche Funksprüche aufgenommen und, entgegen allen Erwartungen, zu dechiffrieren vermocht. Auch die Nichtbereitschaft des größeren Teiles der deutschen Flotte war den Engländern nicht unbekannt geblieben. Selbst das zur Aufklärungsgruppe gehörende Schlachtschiff „Von der Tann", das um diese Zeit im Dock lag, wurde von den Engländern berücksichtigt. Es wurde durch zuverlässige Mitteilungen des deutschen Nachrichtendienstes aus Petersburg der deutschen Flottenleitung viel zu spät bekannt, daß die deutschen Dechiffriermittel beim Untergang des kleinen Kreuzers „Magdeburg" an der russischen Ostseeküste in die Hände der Feinde gefallen waren. England wurde durch seinen Verbündeten im Osten dieses Dechiffriermaterial zum willkommenen Geschenk gemacht!

Die deutsche Aufklärungsgruppe fuhr einem ungewissen Schicksal entgegen. — Die deutschen Schiffe liefen 13 sm Fahrt. Die Nacht hellte sich etwas auf. Der Himmel blieb aber bedeckt. Die Aufklärungsstreitkräfte erhöhten die Fahrt auf 15 sm, um einen sich als nötig erweisenden Umweg wieder auszugleichen. Gegen 8 Uhr in der Frühe steht der deutsche Kreuzer „Kolberg" überraschend einem kleinen Kreuzer und einer Reihe von Zerstörern der englischen Flotte gegenüber. Aufforderungen zur Abgabe von Erkennungssignalen werden sofort mit ausgezeichnet liegenden Salven von den Deutschen beantwortet. „Kolberg" gibt Meldung an den Führer des Verbandes. Im Verlaufe des Gefechtes erhält „Kolberg" zwei Treffer. Der angegriffene Engländer funkt in ziemlicher Aufregung: „Bin im Gefecht mit der Hochseeflotte." Müssen dem die sämtlichen Schrecken in die Glieder gefahren sein. „Kolberg" und eine Handvoll Torpedoboote als die ganze Hochseeflotte zu bezeichnen, dat 's jo allerhand!

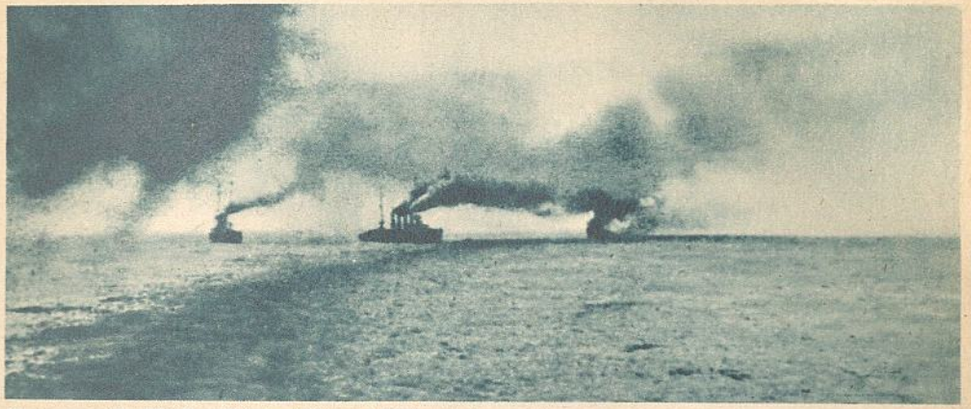
Admiral Hipper, der Führer des Verbandes, sammelte seine Einheiten,

um Zeit für weitere Entschlüsse zu gewinnen, auf südöstlichem Kurs. Die Schiffe laufen hohe Fahrt. Es stand für ihn aus erhaltenen Meldungen und Funksprüchen fest, daß er sich weitüberlegenen Kräften der feindlichen Flotte gegenüberbefand. Die Fahrtgeschwindigkeit seiner Schiffe weiter steigernd, behielt sein Verband den südöstlichen Kurs bei. Der Admiral wollte sich unter allen Umständen so die Möglichkeit einer wirksamen Unterstützung durch die Linienschiffe, die in Wilhelmshaven lagen, sichern. Den Admiral bedrängte eine Ahnung, daß dieses Zusammentreffen mit großen Teilen der „Grand Fleet" kaum noch als Zufall bezeichnet werden konnte. — Das Geschehen spitzte sich von Minute zu Minute zu. Immer klarer wurde das Bild. Der erste große Tag des Zusammentreffens mit der Flotte S. M. des Königs von England war da. Er traf allerdings die Deutschen in einer denkbar ungünstigen Lage. Aber die Deutschen gingen ihm dennoch nicht aus dem Wege. Sie nahmen die Schlacht an und kämpften mit unvergleichlichem Mut und Elan. Seeleute fuhren und kämpften auf deutschen Schiffen, erzogen in endloser, mühsamer Friedensarbeit von den großen Lehrmeistern der Flotte, Seeleute werkten hier gegen Old-England, die diesen Tag herbeigesehnt hatten.

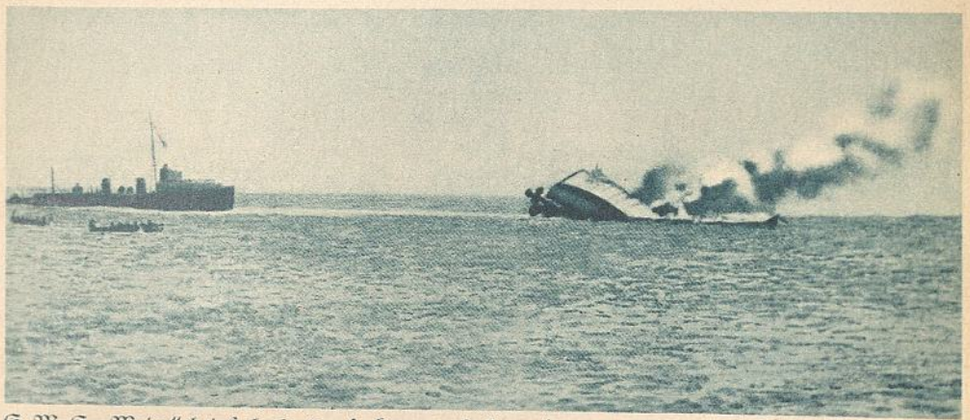
Die deutschen Schiffe brausten mit einer Geschwindigkeit von 21 bis 23 sm auf ihrem Kurs hin. Die sich immer mehr nähernden Einheiten der Briten laufen allerdings um diese Zeit schon wesentlich höhere Fahrt. Es werden für die englischen Schiffe „Lion", „Prinzeß Royal", „Tiger", „New-Zealand" und „Indomitable" Geschwindigkeiten bis zu 28 sm angegeben, was füglich zumindest für die letzten beiden Schiffe bezweifelt werden kann. „Blücher", das Schlußschiff, stampft schwer in der aufgewühlten See. Bei einem allzu frechen Näherkommen englischer großer Zerstörer erhält sein Kommandant, Fregattenkapitän Erdmann, Sonderfeuererlaubnis durch den Admiral. Einige Salven mit 21ern vertreiben die Allzuneugierigen. Um 10 Uhr etwa fallen von den zusehends aufkommenden englischen Schlachtschiffen die ersten Salven auf das deutsche Schlußschiff. Sie liegen zu kurz. Immerhin ist die Entfernung, auf die der Gegner das Feuer eröffnet, für die deutsche Führung eine ungeheure Überraschung. Lagen auch die englischen Brocken für „Blücher" zunächst noch ungefährlich, weil viel zu kurz, so wurde die Situation doch mit dem merklichen Aufkommen der Briten immer bedenklicher. Zwanzig Minuten etwa dauerte es, bis die englischen Schlachtschiffe sich auf „Blücher" deckend eingeschossen hatten und nun das

Feuer auch auf die übrigen deutschen Schiffe verteilten. Die Luft brüllte von den Explosionen auf, Wassersäulen von gigantischer Höhe wurden von den schweren Kalibern aufgeworfen. Die Nordsee wurde aufgewühlt von den mit ungeheuerlicher Kraft hinbrausenden Schlachtschiffen. Die Hölle war los. Die deutschen Besatzungen arbeiteten musterhaft. Heizer und Maschinenpersonal leisteten mit übermenschlichen Anstrengungen alles, um die Schiffe in höchster Fahrt zu halten, aus Kesseln und Maschinen herauszuholen, was sie nur herzugeben imstande waren. Das gesamte seemännische Personal und die Führung hielten auf allen Stationen mit unantastbarer Disziplin aus.

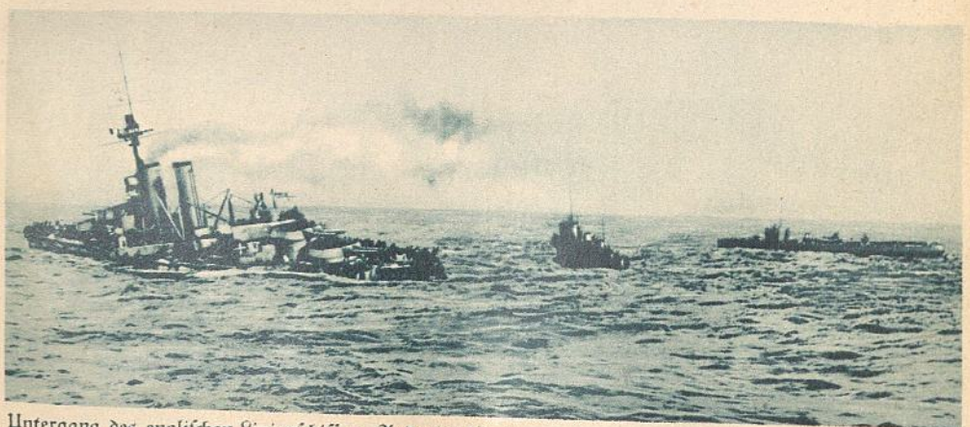
Aber die Führung der deutschen Streitkräfte mußte unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen für sich und für ihre Entscheidungen die Schlacht führen. Die Schiffe fuhren unter Anspannung ihrer sämtlichen Kraftreserven. Der Qualm der Schiffe legte sich, getrieben von einem auffrischenden Nordostwind, vor die Sicht der artilleristischen Führung, so das Schießen auf den Feind außerordentlich erschwerend. Zeitenweise sahen die einzelnen Schlachtkreuzer ihren zu befeuernden Gegner überhaupt nicht mehr. So kam es ganz automatisch, daß das Feuer in der elften Vormittagsstunde von allen deutschen Schiffen, mit ungeheurer, orkanartiger Steigerung einsetzend, teilweise auf die englischen Ziele nicht mehr verteilt werden konnte. „Seydlitz" und „Derfflinger" wurden gleich zu Anfang, infolge der Sichterschwerung, gezwungen, ihre Salven vereint dem Spitzenschiff der Engländer, dem „Lion" zuzusagen. Die Feuerleitung der Artillerieoffiziere der deutschen Schiffe überwand in angespanntester Arbeit die Hindernisse, die sicherem Schießen aus der wesentlich höheren Geschwindigkeit der englischen Schiffe erwuchsen. Die Engländer hielten sich mit ihrer hohen Geschwindigkeit auf großen Entfernungen. Der Artilleriekampf tobte bis 10 Uhr 40 Minuten vormittags mit einer rasenden Feuerschnelligkeit auf Entfernungen zwischen 14 bis 18 Kilometern! Wenn man bedenkt, daß mit jeder Breitseite der deutschen Artillerie in dieser Seeschlacht 10144 kg Stahl dem Feinde entgegengeschleudert worden ist, so kann man sich ungefähr eine Vorstellung von der übermenschlichen Anstrengung machen, die von den Geschützbedienungen, von Munitionstransportleuten geleistet worden ist. Die Feuergeschwindigkeit der deutschen Artillerie übertraf die Erwartungen der Führung um ein Vielfaches. Eine wunderbare Belohnung für die im Frieden geleistete Erziehungsarbeit.



Untergang S. M. S. „Ariadne" (Gefecht am 28. 8. 1914)

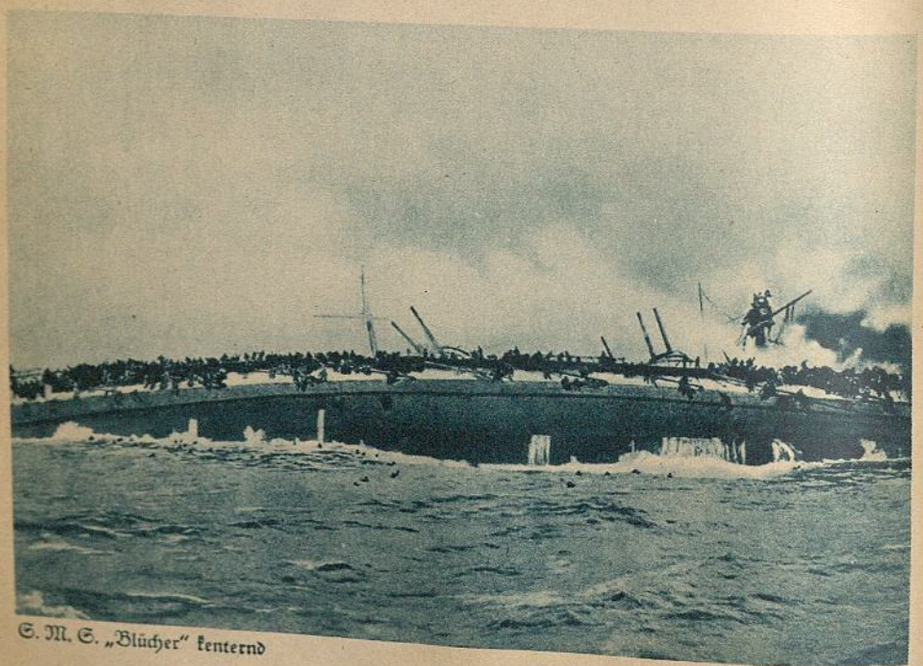


S. M. S. „Mainz" bei Helgoland gesunken am 28. 8. 1914

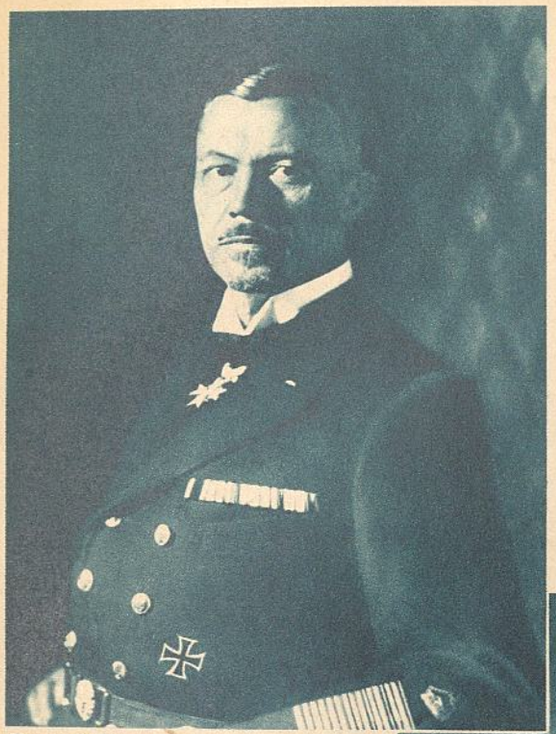


Untergang des englischen Linienschiffes „Audacious"

Schlacht an der Doggerbank



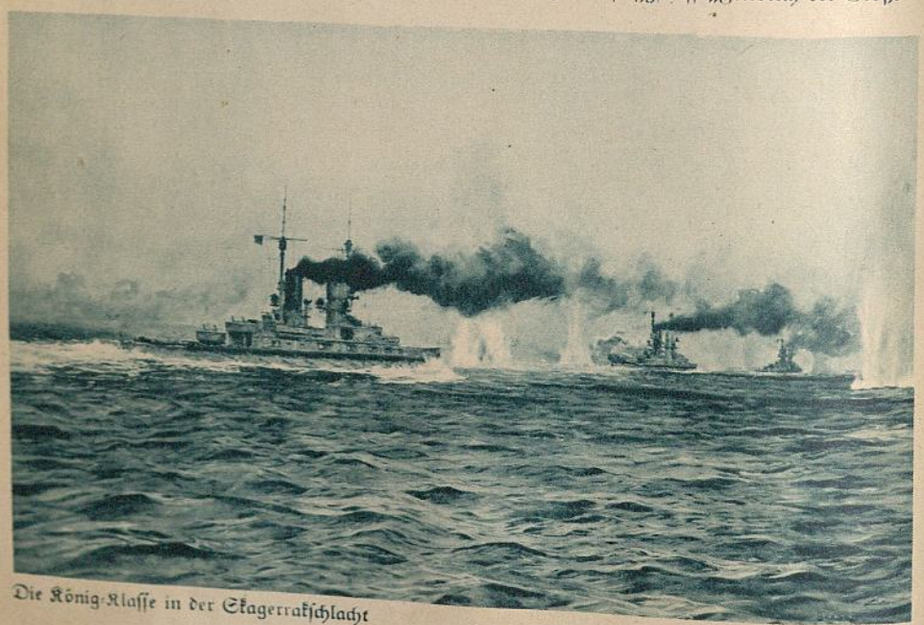
S. M. S. „Blücher" kenternd



Admiral Scheer

Admiral v. Hipper

Der Flottenchef Admiral Scheer mit seinem Stabe auf dem Flottenflaggschiff „Friedrich der Große"



Die König-Klasse in der Skagerrakschlacht

Der erste Teil der Schlacht an der Doggerbank ebbte etwas ab, nachdem der Führer der feindlichen Schiffe, Admiral Beatty, sich etwa 10 Uhr 40 Minuten unter Ausnutzung seiner Geschwindigkeit von den Deutschen löste. Er verschwand zeitweise vollkommen im Rauch und Pulverdampf. Die materiell weit unterlegenen Deutschen, es standen deutsche Schiffe mit einer Gesamtwasserverdrängung von 90400 t, englischen Schiffen mit einer Wasserverdrängung von 132400 t entgegen, hatten sich jedenfalls bis zu diesem Punkte hervorragend geschlagen. Das Spitzenschiff „Lion" war schon außerordentlich mitgenommen. Beatty fürchtete um diese Zeit, darum sein Abdrehen nach Steuerbord, den ungestümen Angriff der deutschen Torpedoboote. Es war außerdem für ihn ein großes Handicap, daß er seine eigenen Zerstörer sinnlos hinter seinem Geschwader herkeuchen sehen mußte. Seine Schlachtkreuzer fuhren Geschwindigkeiten, die seine Zerstörer einfach nicht halten konnten. Der deutsche Torpedoangriff, von Admiral Beatty aus verschiedenen Gründen mit Sorgen erwartet, blieb aber aus, also suchte der Engländer wieder Gefechtsanschluß zu bekommen. Die Schlacht entbrannte von neuem, und zwar mit gesteigerter Heftigkeit. „Blücher", „Derfflinger" und „Seydlitz" werden getroffen, aber nur „Seydlitz" gerät in ernstere Gefahr. Ein schweres englisches Geschoß schlägt in die hinteren Türme ein und entzündet die gesamten auf den Transportbahnen sich befindlichen Kartuschen; Pulvervorräte werden in den Lagerräumen ebenfalls in ungeheuren Mengen zur Entzündung gebracht. Das Schiff scheint verloren. Die Stichflamme aus den hinteren Türmen ragt haushoch empor. In jedem Augenblick müssen die gesamten im Hinterschiff lagernden Munitionsbestände zur Explosion kommen, dann dürfte es um „Seydlitz" geschehen sein. Auf den englischen Schiffen bleiben dieser Treffer und seine verheerenden Folgen selbstverständlich nicht verborgen. Um das Schiff herum schlagen die englischen Geschosse in übergroßer Zahl ein. Gott sei Dank erfolgt in diesen verhängnisvollen Augenblicken kein weiterer ernsthafter Treffer! Und „Seydlitz" selbst? Das Schiff hält weiter Geschwindigkeit und speit wie ein Vulkan aus fast allen Rohren Hölle und Verderben dem Feinde entgegen! Dem ersten Offizier der „Seydlitz", dem Korvettenkapitän Hagedorn, dem Feuerwerker Müller und dem Pumpenmeister Hering ist die Rettung des deutschen Spitzenschiffes zu verdanken. Mit todesverachtendem Mut dringen diese drei durch Rauch, giftige Gasschwaden und Flammen; den Flutventilen gilt ihr Vorstoß. Die Hitze ist unerträglich. Die Eisenteile glühen

in den betreffenden Abteilungen. Immerhin sind mehr als 6000 kg Pulver zur Entzündung gekommen. Es gelingt; die Flutventile werden gefunden. Die Handräder sind zwar glühend und brennen besonders bei dem Pumpenmeister Hering die Haut und das Fleisch bis fast auf die Knochen durch. Aber das Fluten gelingt. „Seydlitz" ist gerettet und wehrt sich weiter gegen englische Übermacht. Voll manöverierfähig marschiert sie nach wie vor an der Spitze des Geschwaders. Das waren deutsche Seeleute, rücksichtslos gegen sich selbst, alles für das Schiff, sich selbst und das Schiff aber für das geliebte Vaterland. Merken sollte sich die deutsche Jugend solche Namen wie die der drei von der „Seydlitz", merken und ihnen nacheifern an Opferbereitschaft und Hingabe!

Die Hölle an der Doggerbank raste weiter. Die Beschädigungen auf den deutschen Schiffen waren, ganz abgesehen von dem fast zum Verhängnis gewordenen Treffer auf „Seydlitz", fast unbedeutend. Die englischen Schiffe aber hatten entscheidenden Schaden gelitten. Die deutsche Feuerwalze, der deutsche Orkan aus lauteren Granaten war dem Gegner schlecht bekommen. Das Spitzenschiff „Lion" hatte schwersten Schaden gelitten. Es legte sich beängstigend nach Backbord über und feuerte fast nicht mehr. Dem englischen Admiral versagten zum zweitenmal die Nerven. Der Eindruck der deutschen Kampfkraft, dieser wütenden Gegenwehr, dieser Tod und Verderben speienden deutschen Kreuzer war für ihn überraschend. So entschloß er sich abermals, zur Neuordnung seines Verbandes und zur Überprüfung der Lage, sich vom Feinde zu lösen. Er staffelte zum zweiten Male ab und ging auf größere Entfernungen. Eine kurze Waffenruhe entstand.

Den beiden kämpfenden Geschwadern infolge geringeren Geschwindigkeiten nur mühsam folgend, haben die englischen leichten Streitkräfte nun Anschluß gefunden und versuchen das deutsche Geschwader anzugreifen. Die Backbordbatterien vertreiben mit einigen Salven die leichten Streitkräfte der Engländer. Aber Beatty hat inzwischen Zeit gefunden, den Kampf gegen die deutschen Kreuzer wieder aufzunehmen. Mit abermals erhöhter Geschwindigkeit sucht der Brite zum dritten Male Anschluß zu gewinnen. Wütend bellen seine schweren Batterien los. Ihm bleibt nicht verborgen, daß das deutsche Schlußschiff „Blücher" einen schweren Treffer mittschiffs erhalten hat und in seiner Manöverierfähigkeit und Geschwindigkeit behindert ist. Es kann den deutschen, hohe Fahrt auf Südostkurs laufenden Kreuzern nicht mehr folgen. Es sackt ab in der Geschwindigkeit, bleibt langsam, aber

immer merklicher zurück. Das ist für den Briten, der nunmehr Morgenluft wittert, das Signal, die Entscheidung unter allen Umständen zu erzwingen!

Unter Ausnützung der hohen Geschwindigkeit seiner Schiffe will er an die Deutschen herankommen. Er will! Aber die Deutschen sind wachsam und erkennen seine Absicht zur rechten Zeit. Die deutsche Artillerieführung arbeitet fieberhaft. Ihr ist die Annäherung des Gegners nur willkommen. Sie kennt keine Furcht, denn sie kennt ihre Schiffe und kennt den Geist, der in den Besatzungen lebendig ist. Sie fordert, soweit das überhaupt noch möglich war, von den Geschützbedienungen eine gesteigerte Feuergeschwindigkeit, die die in der Ausbildung erzielte um das Vielfache übersteigt. Und die deutschen Mannschaften leisten das Verlangte. Dem sich nähernden Beatty rast ein Feuerorkan, ein Gluthauch des Verderbens entgegen. Sein Flaggschiff „Lion" wird erneut von einem wahren Hagel deutscher Geschosse eingedeckt, so daß es vollkommen im Rauch der Detonationen verschwindet. Es ist endgültig lendenlahm geschossen. Es bleibt ihm zur Rettung nur noch das schleunige Ausscheren aus der kämpfenden Linie übrig. Und selbst bei diesem Abdrehen nach Steuerbord greifen die Stahlhände der Vernichtung nach ihm, deutsche Salven decken den „Lion" erneut ein. Das zweite Schiff der englischen Linie „Tiger" jagt mit ungeheurer Geschwindigkeit an „Lions" Stelle und erhält von den Deutschen den ersten schweren Treffer. Kaum noch 15 sm leisten seine Maschinen. Auch ihm bleibt zur Rettung nur noch das Ausscheren aus der Linie. Die Begeisterung auf den vorderen deutschen Schiffen steigt, als den Mannschaften dieses Ergebnis angesagt wird. Und nun will der Führer des deutschen Geschwaders alles auf die Karte eines Torpedobootsangriffes setzen, da bricht überraschend der Engländer das Gefecht ab. Admiral Beatty übergab das Kommando an den zweiten Admiral auf „New-Zealand", da er selbst von seinem lahmgeschossenen Flaggschiff aus die Schlacht nicht mehr zu leiten vermochte. Das Übergabesignal aber wurde von den noch kämpfenden englischen Einheiten nicht richtig verstanden. Beatty hatte signalisiert: „Schlußschiffe angreifen." Die Einheiten hatten das Signal als Angriffsbefehl auf den zurückgebliebenen „Blücher" gedeutet. Wie eine Meute losgelassener Hunde jagten die englischen Schlachtkreuzer auf den todwunden „Blücher" zu. Aber „Blücher" feuerte aus allen noch brauchbaren Rohren seine Salven mit höchster Feuergeschwindigkeit den Gegnern entgegen. Er wehrte sich mit allen Kräften gegen eine erdrückende Übermacht. Die englischen leichten Kreuzer haben zweimal den

vernichtenden Vorstoß versucht und mußten sich zweimal von dem todwunden, sich aber heldenhaft verteidigenden Schiff zurückziehen. Und alles Feuer der englischen Einheiten wurde auf das sinkende Schiff konzentriert. Torpedos wurden auf „Blücher" abgefeuert. „Blücher" sinkt noch immer nicht, sondern antwortet selbst noch mit allen intakten Geschützen und Torpedorohren. „Blücher" ist vollständig in Rauch und in Brandwolken gehüllt. Die englischen Schlachtkreuzer umfahren ihn und feuern Hunderte von schweren Granaten auf den sinkenden Riesen. Sieben Torpedos sind nötig, dem Schiff den Todesstoß zu geben. Das gesamte Vorschiff steht in Flammen. Nach und nach schweigen die Geschütze. Die Bedienungsmannschaften sind zumeist tot. Der Kommandant, Korvettenkapitän Erdmann, liegt schwer verwundet, bewußtlos vor dem Kommandostand. Das Schiff ist führerlos und kämpft dennoch mit einem Geschütz des achteren Turmes bis zum Kentern. Die überlebende Mannschaft sammelt sich. Sie denkt nicht an ein Ergeben. In dieser Hölle von Flammen, Granaten, Torpedodetonationen stimmen die Überlebenden die Nationalhymne und das deutsche Flaggenlied an. So ist „Blücher" ruhmvoll gesunken. Zu seinem Ruhm soll hier die englische Darstellung dieses Dramas stehen:

„Drei Stunden lang, während der das Schiff der Brennpunkt einer überwältigenden Feuerkonzentration war, hat es keinen Augenblick aufgehört, das Feuer zu erwidern. Zweimal waren unsere leichten Kreuzer vorgestoßen, um seine Vernichtung zu vollenden, zweimal hatte es diese gezwungen, sich zurückzuziehen. Als ein Beispiel von Disziplin, Mut und kriegerischem Geist ist seine Haltung während der Stunden des Unterganges selten übertroffen worden."

„Blücher" kenterte um 1 Uhr 13 Minuten und nahm seinen Kommandanten, Korvettenkapitän Erdmann, mit in die Tiefe! Von den englischen Zerstörern wurden 260 Überlebende gerettet und nach England in Kriegsgefangenschaft geführt. Der übrige Teil der Besatzung fand seinen Tod mit dem untergehenden Schiff. — Der Heldenkampf des „Blücher" wird im Gedenken der deutschen Marine immer lebendig bleiben. Die Erfahrungen, die in diesem ersten großen Zusammentreffen mit der „Grand Fleet" gesammelt wurden, kamen der deutschen Flottenführung bei der zweiten Auseinandersetzung zugute!

Eines hat bereits die Schlacht an der Doggerbank bewiesen: die englische

Flotte ist nicht unschlagbar, denn ihr materielles Übergewicht wird von unserem Geist und dem Geist unserer Mannschaften vollkommen ausgeglichen! Skagerrak sollte reichlich ein Jahr später den Beweis dafür erbringen.

„Skagerrak"

Bis zu dem größten Tag der deutschen Hochseeflotte, der deutschen Flotte überhaupt, war für mich persönlich das Kriegserlebnis in recht bescheidenen Ausmaßen geblieben. Vom Tage der Mobilmachung an fuhr ich wochenlang auf dem „Panther" spazieren. Im nördlichen, schleswig-holsteinischen Ostseegebiet waren Heldentaten wirklich nicht zu vollbringen, wuchs überhaupt, aller menschlichen Voraussicht nach, kein Lorbeer für uns, für deutsche Kriegsschiffe. Auf Freibeuterart habe ich mich aus diesen stillen Gewässern, aus diesen seligen Gefilden hinausgeschwindelt. Bin ich zur Kriegsmarine gegangen, um im Kriegsfalle als Wasserkutscher, als Karussellfahrer meine Tage zu verbringen? Einer von den ganz großen Kähnen, eine von jenen imponierenden, schwimmenden Festungen, in denen ein solches Unmaß von Kraft zusammengeballt ist auf engstem Raum, wie nirgendwo anders auf dieser ganzen Erde, war das heißersehnte Ziel meines Herzens. Einer dieser „Kähne", die früher oder später unter allen Umständen einmal an den Feind kommen mußten, war der neu in Dienst gestellte „Kronprinz". Kinder, wat'n Schipp! Herrlich! Herrlich! — Also rauf und nun los gegen Albion! Tscha, so geiht dat ju ok wedder nöch! Nöch! Der „Kronprinz" ist kein Sonntagsnachmittagskahn und ein Linienschiff keine Kaffeemühle. Also bleibt zuerst einmal wieder nichts anderes übrig, als Übungen, Übungen, Übungen! Stunden vergehen, Tage vergehen, Wochen vergehen. Geschütztürme drehen sich von morgens bis abends. Rohre heben sich und senken sich. Lecksicherungs- und Feuerlöschpersonal exerziert unter Deck. Der Munitionstransport wird gedrillt bis zum Umfallen. Alle möglichen Gefechtslagen werden besprochen und eingepaukt. Sämtliche Sicherungsmaßnahmen für das Schiff müssen so der gesamten Besatzung und allen Offizieren in Fleisch und Blut übergegangen sein, daß ihre Durchführung förmlich im Schlaf erfolgen kann. Achtzehn ganze Monate übten und drillten wir, fuhren wir Kriegswache in der Nord- und Ostsee, mühten wir uns, das Schiff vollkommen zu beherrschen, absolvierten Schieß- und Fahrkurse am laufenden Band. Und das Schiff kam fest in unsere Hand! Zwischen seinen Stahlwänden und

seinen Eisenrippen lebte eine Mannschaft, die beweisen konnte, was deutsche Gründlichkeit und deutscher Geist vermögen, auch dem überlegenen Gegner gegenüber. Im Bergwerk unseres Schiffes (die Mannschaften nannten es so; sie bezeichneten damit das Innere aller großen Schiffe) lebten Werkleute und Offiziere, die den Tag mit ganzem Herzen herbeisehnten, der sie endlich an den Feind bringen sollte. — Und auch dieser Tag kam heran!

Ihm voraus ging das Unternehmen der deutschen Flotte gegen Lowestoft. Die deutschen Seestreitkräfte donnerten dort den Herren Engländern einen verteufelt ernsten und herzhaften Gruß in die Ohren. Die englische Küste dröhnte unter den Einschlägen der deutschen Granaten. Ein Jungfernkranz war das, der sich hören lassen konnte! Das Geschrei in der ganzen englischen Öffentlichkeit, und in der siebenmal gescheiten englischen Presse, wuchs zum Orkan an. Die öffentliche Meinung erging sich in heftigen Angriffen auf die englische Admiralität und richtete Anklagen besonders gegen die Führer der „Grand Fleet", gegen die Admirale Jellicoe und Beatty.

Die in England sehr schnell bekanntgewordene Umbildung des deutschen Flottenstabes, die den Admiral Scheer an die Spitze der Hochseestreitkräfte stellte und ihm so bedeutende Führer, wie die Kapitäne z. S. Trotha und v. Levetzow beigab, zeigte auch den eingebildetsten Engländern, daß die deutsche Flotte in ihren Kampfhandlungen noch um vieles tätiger sein werde als bisher. — Die Unternehmung gegen die englische Küste bei Lowestoft, die dauernden Luftschiffangriffe auf London und die Themse, die in ganzen Geschwadern, trotz aller Verluste, immer wiederkehrten und ihren unheilvollen Segen an Bomben ausstreuten, machten das den Herren der Meere bald immer deutlicher. Die deutsche Flotte hatte alle Ruhe und alle Reserve aufgegeben. Die Engländer vermuteten sehr richtig, daß die deutsche Flottenführung, fußend auf den Erfahrungen der ersten Kriegsjahre, nunmehr unter allen Umständen in dauernder Berührung mit dem Feind zu bleiben beabsichtigte, ihn bei nächster günstiger Gelegenheit zur langersehnten Seeschlacht großen Stiles zu zwingen versuchen werde. Die deutsche Flotte und ihre Führung tastete nach der Lücke in Englands Kriegsbereitschaft, um dort durchzustoßen und mit der Mär von der Unbesiegbarkeit der Flotte Seiner Majestät des Königs von England ein Ende zu machen. Außerdem aber fühlte die Flotte die Verpflichtung, der kämpfenden feldgrauen Front eine merkliche Entlastung, der Heimat in ihrem Widerstandswillen neuen Auftrieb zu verschaffen.

Auch der deutsche Nachrichtendienst arbeitete auf vollen Touren. Diese Soldaten, die im Dunkel, unerkannt, in steter Gefahr für Sicherheit und Leben schweben, taten ihre Pflicht. Der deutschen Flottenführung wurde mit einiger Sicherheit bekannt, daß die Engländer mit der gesamten Flotte nach Hornsriff vorzustoßen beabsichtigten. Admiral Scheer entschloß sich, den Kampf zu suchen. Er kam nicht zustande, da Nebel die Operationen der Engländer verhinderte, außerdem wurden sie gerade in dieser beabsichtigten Operation vom Unglück verfolgt. Havarien und Schiffszusammenstöße zwangen die Geschwader nach Westen, in die Flottenstützpunkte zurück. Die Deutschen aber ließen nicht mehr locker. U-Boote und leichtere Streitkräfte legten Minen vor den englischen Stützpunkten, verbreiterten und vertieften die bereits vorhandenen Minenfelder. Die Beschießung von Lowestoft und Grat Jarmouth lockten leider keine englischen Streitkräfte in die Minenfelder, in den Tod hinein. Aber als Ergebnis dieser Unternehmungen muß die Aufwühlung der englischen Öffentlichkeit und die steigende Besorgnis um die Sicherheit des Inselreiches hoch gewertet werden. Im Verlauf der Unternehmung gegen Lowestoft hatte das deutsche Torpedoboot „G 41" das Glück, den berüchtigten englischen Fischdampfer „King Stephen", der unselige Berühmtheit durch seine Haltung den Schiffbrüchigen des Luftschiffes „L 19" gegenüber erlangt hatte, zu versenken und die Mannschaft, die die Rettung der Luftschiffer verweigert hatte, freundlicherweise in die Gefangenschaft zu führen. —

Es wetterleuchtete am Seekriegshimmel bedenklich. Die englische Flotte konnte untätig die Vorwürfe der englischen Öffentlichkeit nicht mehr über sich ergehen lassen. Sie nahm ebenfalls eine gesteigerte Tätigkeit wieder auf. Man wußte bei beiden Flottenleitungen nunmehr mit Gewißheit, daß die Zeiten der Teilunternehmungen mit beiderseitigen Schädigungen ein Ende gefunden hatten. Die Tage großer Auseinandersetzungen rückten näher in das Blickfeld der Erwägungen. Bei beiden Flottenleitungen jagten die Beratungen einander. Zusammenkünfte aller Kommandanten lösten sich ab. Die vorbereitenden Beratungen nahmen immer festere Formen an. In beiden Flottenleitungen bestand unzweifelhaft der Wunsch, bei nächster Gelegenheit die Entscheidung, zumindest die erste große Seeschlacht zu suchen. Die Kanonen mußten endlich einmal für das eine oder andere Land ein entscheidendes Wort sprechen. Die englische Flottenleitung war durch die Vorwürfe der Untätigkeit und des Kneifens vor den deutschen „Ratten" zutiefst

in ihrem Ehrgefühl getroffen worden. Dazu kamen Hiobsbotschaften von allen Kriegsschauplätzen. Old-England brauchte einen großen Sieg, es brauchte möglichst einen vernichtenden Sieg seiner Flotte über die deutsche Flotte. Die verschiedenen Vorstöße in die Nordsee befriedigten die englische Öffentlichkeit nicht mehr. Sie hatten außerdem der englischen Admiralität höchst zweifelhafte Werte und Lorbeeren eingebracht. Die Vorstöße der Deutschen führten immerhin zu Beschießungen der englischen Küste und zur Erschütterung der englischen Meinung. Auf deutschen Boden ist während des ganzen Krieges hingegen kein englisches Geschoß gefallen. Nur bis auf etwa hundert Seemeilen hat sich jemals das Gros der englischen Flotte dem deutschen Juwel Helgoland, unserer herrlichen, hochragenden Insel genähert. Es war den Batterien von Helgoland nicht vergönnt, eine einzige Granate auf einen der englischen Schlachtschiffriesen abzufeuern.

Notgedrungen verließ die englische Admiralität ihre abwartende Reserve. Die öffentliche Meinung drängte nicht allein zur Tat. Aus Petersburg kamen ernste Mahnungen an die Regierung des englischen Königreiches. Sturmzeichen waren in Rußland sichtbar geworden. Die russischen Heere wurden von den Deutschen zerschmettert. Die russische Flotte wurde durch den Druck, den deutsche Schiffe auf sie im Baltischen Meer und im Schwarzen Meer ausübten (im Schwarzen Meer hielt unsere „Goeben" die Russen wunderbar im Schach), zur Untätigkeit verdammt. Die russische Front zerbröckelte unter den Hammerschlägen Hindenburgs und Ludendorffs. England mußte helfen! Englands Flotte sollte die Deutschen endlich einmal stellen und möglichst vernichten. Ganz ähnliche Mahnungen kamen aus Paris. Das Dardanellenabenteuer wurde bedenklicher von Tag zu Tag. Der Kampf um den Seeweg nach Indien konnte auch England an seinem Lebensnerv treffen. Irland ist ein Herd der Unruhe und Gehorsamsverweigerungen um diese Zeit. — Die englische Admiralität entschließt sich definitiv zu einer umfassenden Unternehmung gegen Deutschland und seine Flotte.

Man muß es der englischen Flottenleitung zugestehen, daß der von ihr in allen Einzelheiten ausgearbeitete Plan in seiner Konzeption und seinen Folgerungen von ungewöhnlicher Kühnheit war. In großen Zügen plante die englische Admiralität folgendes Unternehmen: Zwei Geschwader leichter Kreuzer werden gemeinsam mit einem schweren Schlachtgeschwader am 2. Juni nach erfolgreichem Anmarsch überraschend vor dem nördlichen Skagen aufdampfen. Mit Morgengrauen sollten diese Streitkräfte mit ungeheurer Wucht in das Kattegatt vorstoßen in einer verhältnismäßig großen Ausdehnung und Tiefe. Bis in den Großen Belt sollte der Stoß durchgeführt oder für den Feind wenigstens angedeutet werden. Das angestrebte Ziel ist jedem Einsichtigen ohne alle weiteren Erklärungen in seiner ganzen Ausdehnung sichtbar geworden. Nicht unrichtig kalkulierten die geistigen Väter dieses Planes nach den bisherigen Erfahrungen, gewonnen aus allen Unternehmungen gegen die Deutschen, daß diese die Herausforderung nicht unbeantwortet würden hinnehmen und, mit aller Wahrscheinlichkeit, starke Hochseestreitkräfte zum Stoß nach Norden ansetzen würden. Man hoffte sogar, auf diese Weise die ganze deutsche Hochseeflotte aus den deutschen Stützpunkten zum Ausfahren zu veranlassen. Die „Große Flotte" aber, mit all ihren Riesenschlachtschiffen, so bestimmte Jellicoe, nimmt eine abwartende Stellung in möglichster Nähe der deutschen Anmarschrichtung ein. Die im Norden jagenden, englischen Kreuzer werden dann die gesamte ausgefahrene deutsche Flotte vor die schweren englischen Kaliber treiben, so daß zur völligen Besiegung nur noch die Zusammenschießung der einzelnen Einheiten bleibt. Wochenlang hatte die englische Admiralität alle Einzelheiten dieses Vorstoßes festgelegt und das Geheimnis des Unternehmens streng gehütet. Der deutsche Nachrichtendienst vermochte es nicht, den Ring des Schweigens zu sprengen, den die englische Flottenleitung um fast alle ihre Unternehmungen, um dieses aber ganz besonders mit großem, meist sogar effektivem Erfolg zu legen wußte. Überhaupt ist die englische Flottenleitung durch ihren eigenen Nachrichtendienst in geradezu frappierender Weise über alle Unternehmungen des Gegners unterrichtet worden. Im Falle der Vorbereitungen des um dieselbe Zeit geplanten deutschen Unternehmens, das Admiral Scheer in der ersten Maihälfte 1916 gegen die englische Küste, gegen Sunderland, besonders ansetzen wollte, hat aber der englische Nachrichtendienst über seine Arbeit bis heute geschwiegen. Es ist deshalb unbekannt geblieben, ob die deutschen Unternehmungen und Planungen, die letzten Endes eben doch zur Skagerrakschlacht führten, den Engländern in ihren Einzelheiten bekannt wurden. Es scheint nicht so! Es ist deshalb auch nicht zu entscheiden, ob der englische Vorstoß nach dem Skagerrak, bewußt, die bevorstehenden deutschen Unternehmungen abwägend einschätzte.

In den deutschen Liegehäfen und Flottenstützpunkten herrschte aber jedenfalls zu Anfang Mai 1916 ein unheimlicher Betrieb. Besprechungen aller Kommandanten mit der Führung erfolgen. Vorbereitungen wurden getrof-

fen, die auch dem letzten Matrosen nur als Vorbereitungen zu einem ernsten Gang mit der gegnerischen Flotte deutbar waren. Auf den großen Schiffen war ein Kommen und Gehen, war ein herrlicher, männlicher Ernst. Beim „Backen und Banken" gingen alle Gespräche nur noch um das geplante und von den Mannschaften und Unteroffizieren geahnte Unternehmen. Aus allen Gesprächen aber klang eine Begeisterung, endlich gegen den Feind zu kommen, heraus, die unverkennbar und echt war. Aus allen Gesprächen konnte man heraushören, daß man zwar, besonders bei den älteren Jahrgängen, ernst blieb bei dem Gedanken an eine große Auseinandersetzung mit dem Gegner, daß man mit tiefstem Vertrauen in die Flottenführung, in die Schiffe und in das eigene Können diese Auseinandersetzung herbeisehnte. Man wollte der Welt, den Engländern, der deutschen Landarmee, der deutschen Heimat, der deutschen Führung, dem Erzieher der deutschen Flotte, dem Großadmiral Tirpitz, man wollte aber in allererster Linie eben den Briten endlich einmal mit aller Deutlichkeit zeigen, daß die deutsche Flotte zu kämpfen vermag, trotz ihrer numerischen Unterlegenheit gegen die größte Flotte der Welt; zerstören wollte man die Mär von der Unbesiegbarkeit des Gegners, zerschmettern wollte man die Romanze von der allbeherrschenden Vormachtsstellung der „Grand Fleet" und Englands auf allen Weltmeeren. Die deutsche Flotte, die deutschen Mannschaften glühten vor innerer Begeisterung und waren erfüllt von dem brennenden Wunsch, den Engländern einmal mit allem Ernst und allen sprechenden Rohren in die hochmütige Visage zu fahren. Her mit dem Fehdehandschuh, Deutschland ist bereit, ihn auf- und die entscheidende Schlacht anzunehmen!

Deutlicher wurden die deutschen Vorbereitungen den Besatzungen der Großkampfschiffe, als in der zweiten Maihälfte die U-Boote in größeren Verbänden die Stützpunkte verließen und westwärts jagten, als die schwarzen Husaren, die Torpedoboote, ihnen folgend, in die rauhe, graue Nordsee brausten. Geballte Kraft auf kleinstem Raum, imponieren diese Windhunde des Meeres jedem schauenden Auge. Hurras von den großen Schiffen folgten den ausfahrenden Flottillen. Die U-Boote legten sich vor allen englischen Stützpunkten, unmittelbar unter Englands „unantastbarer" Küste, auf die Lauer. Sie sicherten, wie scheues Wild, sie lauerten, wie passionierte Jäger, vor dem Pentland Firth, vor Scapa Flow, damals der Heimathafen der „Großen Flotte" unter dem Kommando Admiral Jellicoes, später das traurige Grab der von eigener Hand versenkten deutschen Flotte. Die Ritter

der Tiefe warteten vor dem Firth of Forth vor Rosyth, wo alle Geschwader des Admirals Beatty zusammengezogen ruhten vor der kommenden Schlacht. Rauhes Wetter machte ihre Tage zu einem dauernden Kampf; ihr Aufenthalt blieb außerdem den Engländern nicht verborgen. Sie durften kaum das Seerohr ausfahren und mußten mit größter Vorsicht ihre Sicherungsstellungen halten. Die U-Bootsperren, von den Engländern geahnt, wurden nicht voll erkannt. Die U-Bootkommandanten bestanden aus den besten und kampffreudigsten Offizieren der ganzen Flotte. Sie fürchteten die englischen U-Bootsjäger nicht, fürchteten die Zerstörer nicht, die, eine aufgeregte Meute, die englischen Stützpunkte sicherten, sie fürchteten nicht die zahlreichen Bewachungsfahrzeuge und Fischdampfer mit Netzsperren; ihr Leben gehörte ihrem Boot und dem Vaterland. Wer sich Deutschland verschrieben hat, dem gehört nichts mehr auf dieser Welt als die eigene Ehre!

In grauen Tagen und bei schlechtem Wetter, in endlos scheinenden Nächten legten sich weitere U-Bootsverbände auch vor den englischen Humber, wurde in aller Stille eine weitausgespannte U-Bootslinie vor Terschelling in der grauen Nordsee gezogen. Sicherung der ausfahrenden deutschen Hochseestreitkräfte war ihre Aufgabe. Die deutsche Flottenführung sah mit großer Zuversicht auf den Ausgang des ganzen Unternehmens. Die Sitzungen der Flottenleitung atmeten Ruhe und absolutes Vertrauen zur Mannschaft, zum Offizierkorps und zum Material. Die vorbereitenden Maßnahmen der deutschen Flotte wurden zu einem anderen, für das Prestige der englischen Seekriegsleitung außerordentlich peinlichem Vorkommnis Veranlassung. Mehrere deutsche Minen-U-Boote waren dazu bestimmt worden, vor den englischen Stützpunkten durch das Auslegen von zahlreichen Minen eine umfangreiche verseuchte Gefahrenzone zu schaffen. Der Führer von „U 75", Kapitänleutnant Beitzen, fand Gelegenheit, unbehindert vom Feind, unmittelbar vor den Orkneyinseln eine Minensperre den Engländern vor die Nase zu legen. Er meldete mit großer Befriedigung die Ausführung des erhaltenen Befehls, nicht ahnend, daß gerade eine seiner gefährlichen, nunmehr freischwimmenden Frachten den Briten einen ungeheuren Schaden zufügen sollte. Acht Tage nach seiner erfolgreichen Minenlegertätigkeit brauste aus dem Ruhehafen Scapa Flow der englische Kreuzer „Hampshire" mit hoher Geschwindigkeit ostwärts. Seine Vorbereitungen für diese Fahrt wurden in strengster Hütung des Geheimnisses durchgeführt. Er nahm wohl die wertvollste Fracht Englands an Bord. Selbst die wenigsten Offiziere kannten

Zweck und Ziel ihrer Fahrt. Erst auf See sahen sie den geheimnisvollen Fahrgast von Angesicht zu Angesicht; Englands Generalissimus, Lord Kitchener, ist an Bord. Wie ein Lauffeuer geht dieses Wort durch das ganze Schiff. Lord Kitchener ist ungeheuer ernst. Seine Züge sind undurchdringlich, als er mit dem Kommandanten und den führenden Offizieren der „Hampshire" in der Messe sitzt. Nach Rußland, zu dem immer kriegsmüder werdenden Verbündeten im Osten ruft ihn seine Order. Das Schlimmste, den endgültigen Zusammenbruch der russischen Front unter den Hammerschlägen der deutschen Armeen, soll er verhindern. Die Herren der englischen Landkriegsleitung hatten schlaflose Nächte nach dem Studium, der aus dem Osten kommenden Kriegsberichte. Wehe der Westfront, wenn die Deutschen zu einem Frieden mit Rußland kommen würden. Das Unheil war für sie damals unausdenkbar. Lord Kitchener sollte helfen. Die „Hampshire" dampfte mit hoher Fahrt nach dem Osten. Aber diese Fahrt nahm ein vorzeitiges, furchtbares Ende. „Hampshire" und Lord Kitchener erreichten ihr Ziel niemals! Vor den Orkneys fanden sie mit der gesamten Besatzung das Seemannsgrab. Die „Hampshire" lief auf eine der deutschen Minen und ging bei schwerstem Wetter und gröbster See unter. — Der Eindruck dieses Unglückes in der ganzen Welt war ungeheuer. Trotz der strengsten Geheimhaltung durch die englische Flottenleitung wurde der Untergang Kitcheners und der „Hampshire" bekannt. Das Prestige der englischen Seekriegsleitung erhielt damit einen neuen, überaus empfindlichen Stoß. Eine der von „U 75" gelegten Minen vernichtete einen der unerbittlichsten Gegner des deutschen Volkes!

Das Sunderland-Unternehmen, dessen Beginn von Admiral Scheer für den 23. Mai angesetzt worden war, wurde in den Tagen bis zum 30. Mai immer fraglicher und schließlich unmöglich. Unter anderem spielte der Wettergott, dieser gerade in der Nordsee etwas allzu launische Herr, der Seekriegsleitung einen Streich. Es regnete, oder es war zumeist unsichtig und trübe. Die Mitwirkung von Luftaufklärung durch Flieger und Marineluftschiffe kam auf diese Weise in Wegfall. Die U-Boote und Vorpostenstreitkräfte versahen ihren Dienst gemäß den erhaltenen Weisungen. Sie warteten auf den Beginn des Unternehmens, sie warteten auf Möglichkeiten zu eigenen Unternehmungen. Aber es war auch ihnen kein Erfolg beschieden. Sie kamen nicht zum Angriff.

Am 30. Mai nachmittags entschied sich die deutsche Flottenführung für

die sofortige Aufgabe des Vorstoßes gegen die englische Küste und erteilte Befehl für einen nach Norden, gegen das Skagerrak mit allen zur Verfügung stehenden Kräften zu führenden Vorstoß. Die FT-Stationen spielten sich ein nach den Gesetzen der strengsten Funkdisziplin. An die lauernden U-Boote erging die Weisung zur erhöhten Aufmerksamkeit. Dieser Weisung hätte es nicht bedurft, denn die Ritter der Tiefe kannten ihre Pflicht. Aber sie wußten nun wenigstens, die deutsche Flotte läuft aus, sie stößt nach Norden. Wehe dem Gegner, auf den sie trifft, der ihren Kurs kreuzt.

Die Würfel rollen. —

Die Engländer haben ihre Stützpunkte ebenfalls verlassen. Tiefe Nacht umgibt ihre ostwärts strebenden Geschwader. Die gesteigerte U-Bootstätigkeit vor der englischen Küste war dem Admiral Jellicoe durchaus bekannt geworden, aber er maß ihr keine allzu große Bedeutung bei. Die Situation für U-Bootsangriffe war sehr ungünstig, außerdem wachten seine Zerstörer und U-Bootsfallen. Die englischen Schiffe, leichte Kreuzer und Torpedobootszerstörer, Schlachtkreuzer und Großkampfschiffe strebten durch die Nacht vom 30. zum 31. Mai ihren befohlenen Sammelplätzen zu.

Zweieinhalb Stunden später dröhnen auf unseren deutschen Schiffen Trommel und Horn! Der Befehl: „Klar Schiff zum Gefecht!" reißt uns aus den Kojen. Mannschaften und Offiziere aller deutschen Einheiten stürmen auf ihre Gefechtsstationen. Achthundert Räume und Gänge etwa hat ein Schiff wie „Kronprinz". Auch der Laie wird nunmehr verstehen, daß da jeder Mann an Bord seinen Platz im Ernstfalle, seine Tätigkeit so genau kennen muß, daß er fast schlafwandlerisch zu handeln vermag. Die ganze deutsche Flotte kam jedenfalls durch diesen Befehl in eine fieberhafte Bewegung. Heute sollte das einmal anders werden, als Herr Jellicoe sich das gedacht hatte, heute bezog einmal das Gros der deutschen Flotte keine Aufnahmestellung für abgekämpfte leichte und schwere Kreuzer, heute marschierte einmal die ganze deutsche Flotte nordwärts. — Das Bild wird mir ewig unvergeßlich bleiben, wie die Schiffe, zunächst die Torpedoboote, dann die leichteren Kreuzer, dann die unheimlich schweren Geschwader der Linienschiffe dem offenen Wasser zustrebten. Die schweren Schlachtkreuzer lagen wartend auf Schilligreede. — In der Morgendämmerung setzten auch sie sich in Bewegung und brausten bald mit hoher Fahrt an der Spitze nach Norden. Ohne es zu wissen, jagten die beiden größten Flotten der ganzen Welt aufeinander zu.

Am 31. Mai 1916, um 6 Uhr 37 Minuten erreichen das deutsche Flottenflaggschiff Funksprüche von größter Bedeutung. „U 32" und „U 66" gehören zu den Booten, die am Firth of Forth wachen über die Bewegungen der englischen Flotte. Die Nacht ist ungewöhnlich dunkel und Regenböen verhindern jede Sicht. Die Boote schlingern und stampfen schwer. Langsam kommt die Dämmerung auf und mit ihr für „U 32" eine alarmierende Überraschung. Große Teile der „Großen Flotte" verlassen den Firth of Forth. Mit größter Vorsicht, vielleicht bietet sich doch eine Gelegenheit, einen guten Schuß auf den Feind anzubringen, geht „U 32" näher heran. Mächtige Rauchwolken lasten auf der See. Leichte Streitkräfte jagen nordostwärts. Ein noch näheres Herankommen ist gänzlich ausgeschlossen für das deutsche Boot; sehr zum Leidwesen seines Kommandanten. Den leichten Kreuzern und Zerstörern folgen bald große, schwere Schiffe. „U 32" muß sich unsichtbar machen, denn die englische U-Bootssicherung ist auf der Hut. „U 66" liegt wesentlich günstiger und kann seinen Funksprüchen mehr anvertrauen. Sein Kommandant erkennt die englischen Riesen des 3. Schlachtgeschwaders. — 6 Uhr 37 Minuten erreichten die Meldungen der beiden Boote den Führer der deutschen Flotte, Admiral Scheer. Der Operationsplan für die seit Stunden marschierenden, eigenen Hochseestreitkräfte war festgelegt. Doch die Gewißheit, daß wesentliche Teile der Flotte Englands ganz offensichtlich zu einer größeren Operation ebenfalls ausgelaufen waren, beeinflußte die Absichten des deutschen Admirals nicht. Der Engländer ist in der Nordsee; Gott soll es geben, daß er vor die Rohre der deutschen Schiffe kommt! — Aber Admiral Scheer ist seinem Instinkt von ganzem Herzen dankbar. Er hatte sich entschlossen, mit dem Gros der deutschen Flotte unmittelbar den Kreuzern zu folgen, außerdem aber war auch das 2. deutsche Geschwader zur Stelle. Kam es zu dem langersehnten Zusammenstoß, dann sollten die Kreuzer nicht erneut die Last des Kampfes allein tragen, dann sollte England einmal den Prankenhieb der Großkampfschiffe spüren und sobald nicht mehr vergessen.

Die deutsche Flotte hält ihren Kurs bei. Sie braust mit hoher Fahrt nordwärts dem Operationsziel entgegen. Auf den einzelnen Schiffen nimmt ungewöhnlich scharfer Dienst Besatzungen und Offiziere völlig in Anspruch. Bis zum „Backen und Banken" — und „Alle Mann Mittag" ereignet sich nichts Sonderliches. Das Wetter ist nach wie vor ungünstig für weiterreichende Aufklärung, die Sicht außerordentlich schlecht. Es war der Sonne

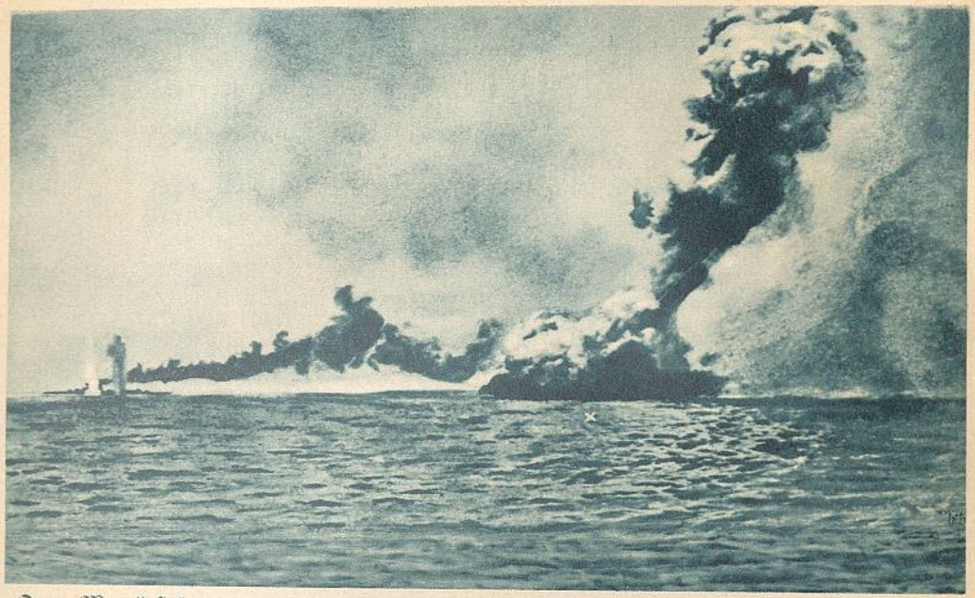
nicht gelungen, die tiefgehenden Wolken zu durchstoßen. — Am Nachmittag wurde es nicht besser. Leichte Regenböen kamen auf und erschwerten die Sicht besonders nach Westen auch weiterhin. Die deutsche Flotte stampft mit hoher Fahrt auf dem alten Kurs weiter. Sie läßt sich durch nichts von dem gesteckten Ziel abbringen. Das Ziel ist das Skagerrak!

Es ist drei Uhr nachmittags geworden. Auf allen Schiffen geht der Dienst weiter. Die der Sicht der großen Kampfschiffe entschwundenen Kreuzer des Admirals Hipper stehen um diese Zeit am Ausgang des Skagerraks. Bisher haben sie noch keinen Feind gesehen. Grau und leer ist die See. Soll auch dieser Tag vergehen ohne Erfolg? — Soll die deutsche Flotte wieder heimkehren, ohne zum Schuß gekommen zu sein auf den Gegner? — Da gerät in die deutsche Vorhut, gebildet von leichten Kreuzern und Torpedobooten, eine gewisse Unruhe. Im Ausguck des Kreuzers „Elbing" werden die Gläser fester an die Augen gepreßt. Ein Schiff ist voraus sichtbar geworden. Deutsche Torpedoboote halten mit hoher Fahrt darauf zu. — Die Würfel sind gefallen. — Der Zufall, als Vorform des Schicksals, führt herbei, wonach sich der Führer der deutschen Flotte, wonach sich mit ihm die Offiziere und die Besatzungen der deutschen Schiffe gesehnt haben. Die Stunde der ersten, jedes vorausberechnete Ausmaß sprengenden Begegnung mit der „Großen Flotte", mit der Flotte Seiner Majestät des Königs von England, rückt näher. — Das dänische Schiff „Ufjord" ist vom Schicksal ausersehen, zur unmittelbaren Ursache des Zusammenstoßes der marschierenden Geschwader zu werden.

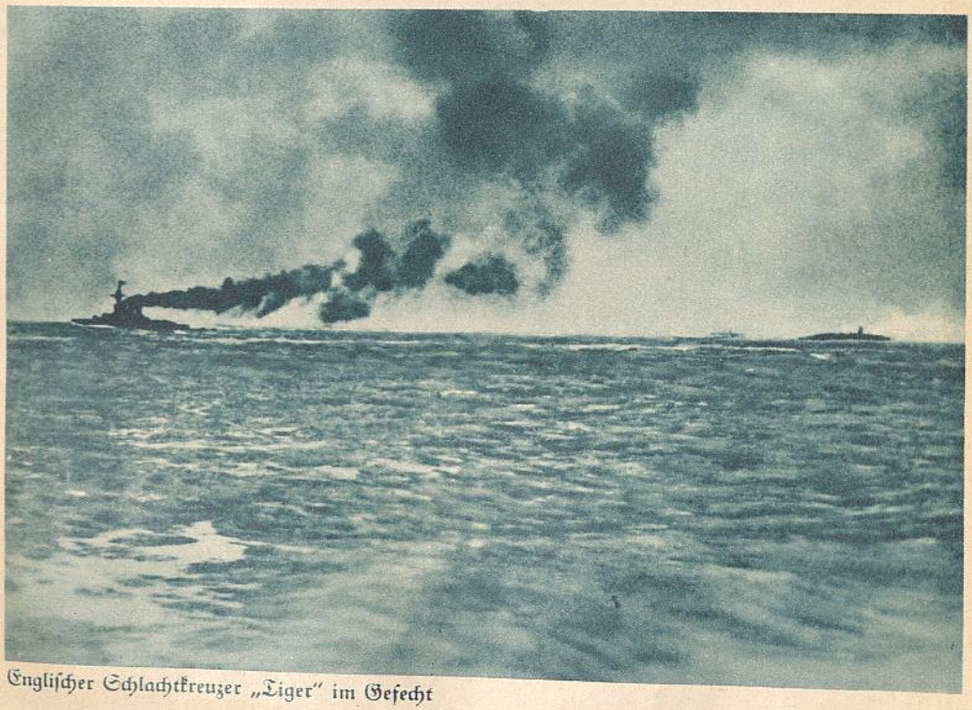
Die deutschen Torpedoboote sind noch mit der Untersuchung des Neutralen beschäftigt. Da braust der englische Kreuzer „Galatea" mit höchster Fahrt heran und entdeckt die deutschen Boote. Dem Engländer folgen Teile des 1. leichten Kreuzergeschwaders; Schiffe der „Calliope-Klasse" sind es. Nun jagen die Meldungen zwischen den Torpedobooten, den deutschen Spitzenschiffen und dem Führer der Aufklärungsgruppe, der sofort seine eigenen Schiffe höchste Fahrt laufen läßt, um seinen Torpedobooten und leichten Kreuzern zu Hilfe zu kommen, hin und her. Wie ein einziger Schlag ist es durch die Schiffe der deutschen Spitzengruppe gegangen. — Wir sind am Feind! — In jedem Augenblick kann der Hexentanz beginnen. Die kleinen, deutschen Kreuzer warten auf den Angriffsbefehl. Die artilleristische Führung und die Mannschaften an den Geschützen fiebern dem Augenblick entgegen, da die erste Granate das Rohr verläßt und auf den Engländer zujagt.

Die Flaggschiffe der Admirale Jellicoe und Beatty waren, dank der Unterschätzung der deutschen Flotte, dank der falschen Einstellung der englischen Flottenführung, die annahm, daß auch diesmal wieder die große deutsche Flotte nur Aufnahmestellung in der deutschen Bucht, etwa auf der Höhe von Helgoland, beziehen werde, zu Beginn der Skagerrakschlacht so weit voneinander entfernt, daß ein wirksames Eingreifen in das laufende Gefecht der Kreuzer für sie unmöglich war. Die deutsche Flottenführung aber raste mit allen Schiffen in hoher Fahrt dem Feinde auf die Meldung: „Deutsche Schlachtkreuzer im Gefecht mit englischen Kreuzern" entgegen. Die vorliegenden, leichten deutschen Kreuzer erhielten von Admiral Hipper Feuererlaubnis. Die Schlachtkreuzer selbst eilten unter Hippers Führung den kleinen Kreuzern zu Hilfe. Die englischen Schiffe lagen schwer im deutschen Feuer und führten mit überlegener Geschwindigkeit das Gefecht auf nordwestlichem Kurs. In den englischen FT-Zentralen war Hochbetrieb. Die Meldungen überstürzten sich. Admiral Beatty schwankte in seinen Entscheidungen. Die Meldung seines kleinen Kreuzers „Galatea": „Rauchwolken wie von einer Flotte", ließ ihn einen Augenblick lang zweifeln. Sollte diesmal die ganze deutsche Flotte vor ihm stehen? Er entschied sich für die Verneinung dieser Frage und legte auf diese Weise sein Handeln fest. Er wartete eine Annäherung an die Geschwader der schweren Einheiten unter Admiral Jellicoe nicht ab, sondern befahl höchste Fahrt auf Ostkurs. Es war sein Wille, die deutschen Seestreitkräfte, die er in diesem Augenblick noch für unterlegen hielt, von der Operationsbasis abzudrängen und, wenn möglich, restlos zu vernichten. Seine Gedanken waren bei der Seeschlacht an der Doggerbank. Damals fehlte ihm an der Ausnützung taktischer und materieller Vorteile die letzte Entschlußkraft. Heute hoffte er abermals mit Admiral Hipper einen Gang zu tun, der für ihn selbst nicht unzweifelhaft in seinem Ausgang sein konnte.

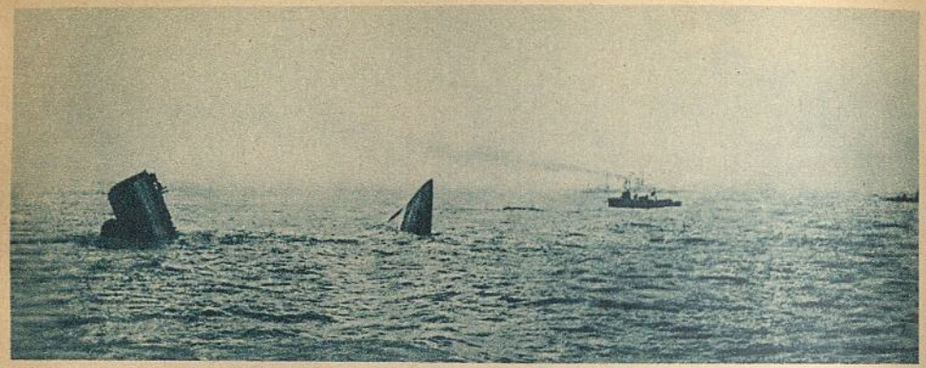
Die Stunden gingen hin. Minuten wurden zur Ewigkeit für die fiebernden Offiziere und Mannschaften. Der Feind zeigte sich vorerst nur in einigen, allerdings riesengroßen Rauchsäulen auf Nordostkurs. Ohne alle Meldungen der sichernden leichten Streitkräfte abzuwarten, fällte der deutsche Admiral um 4 Uhr 20 Minuten nachmittags den entscheidenden Befehl. Die FT-Sprüche knatterten den einzelnen Kommandanten zu. „Ran an den Feind!" Der Feind muß gestellt werden. Die deutsche Führung weiß in diesem Augenblick, daß jedes Zögern im Entschluß dem Gegner abermals, wie schon so



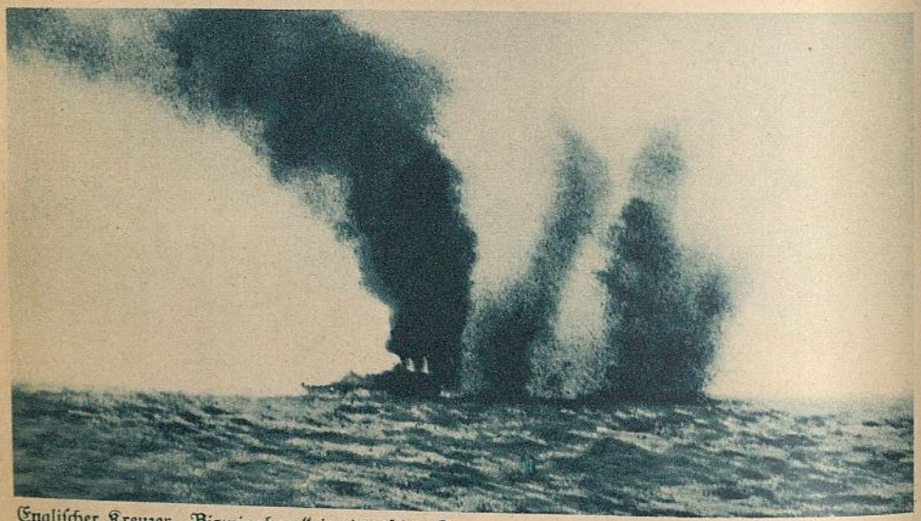
„Queen Mary" sinkend



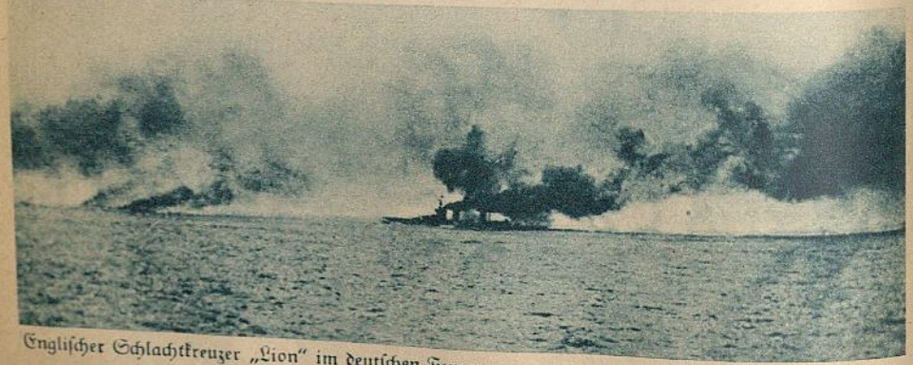
Englischer Schlachtkreuzer „Tiger" im Gefecht



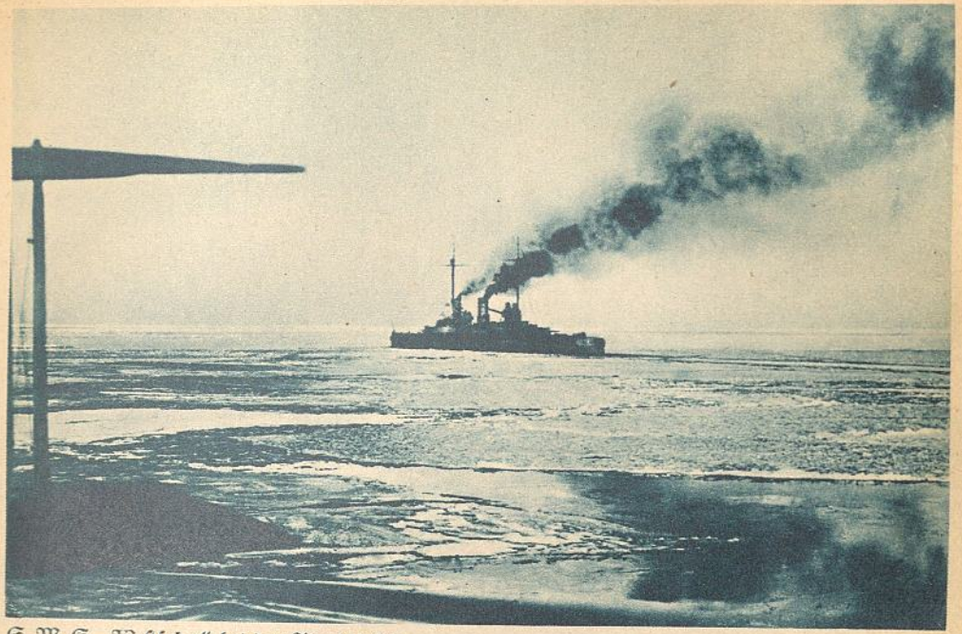
Wrack der „Invincible"



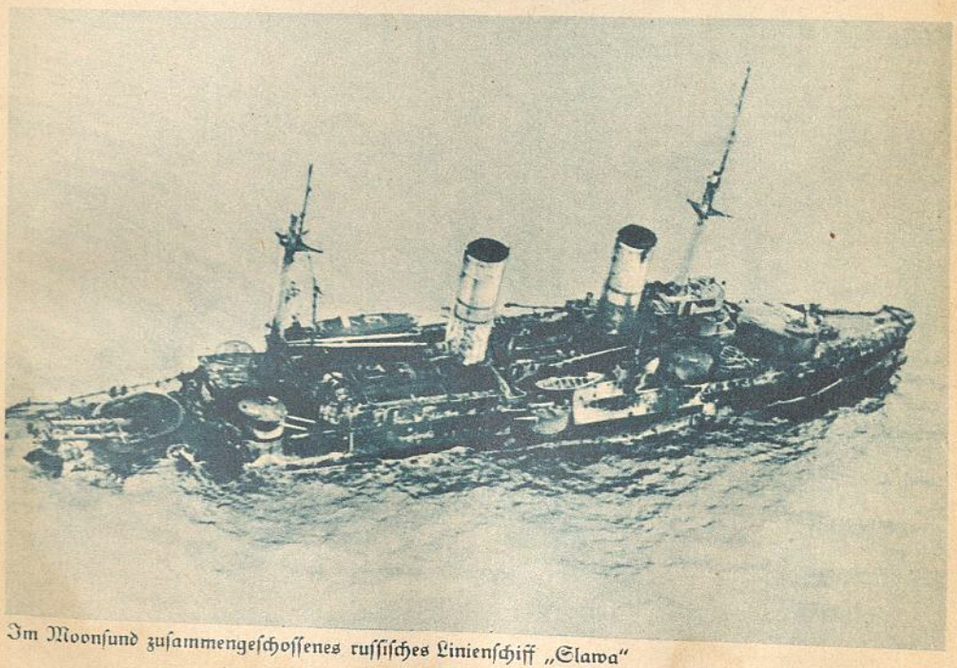
Englischer Kreuzer „Birmingham" im deutschen Feuer



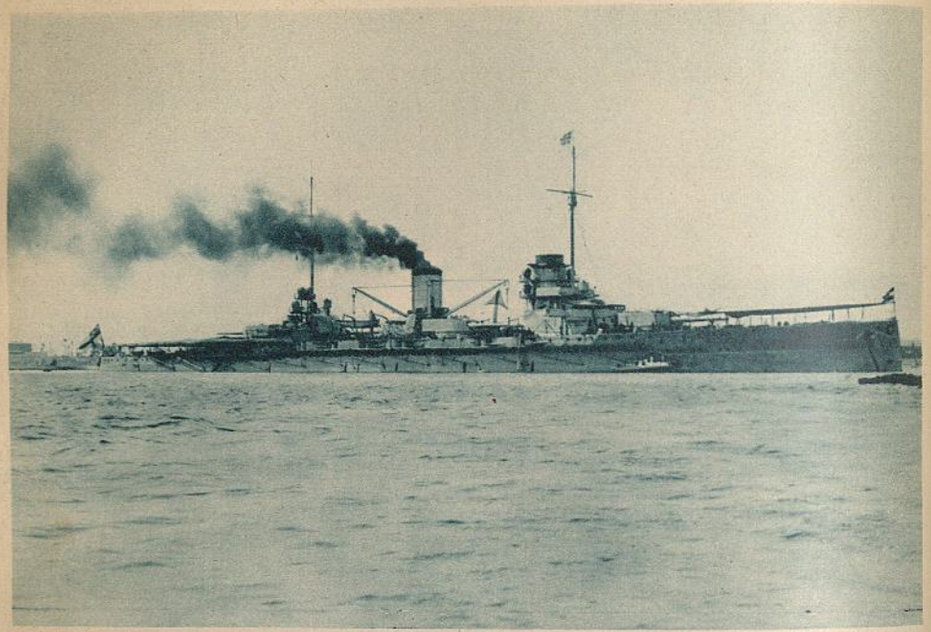
Englischer Schlachtkreuzer „Lion" im deutschen Feuer



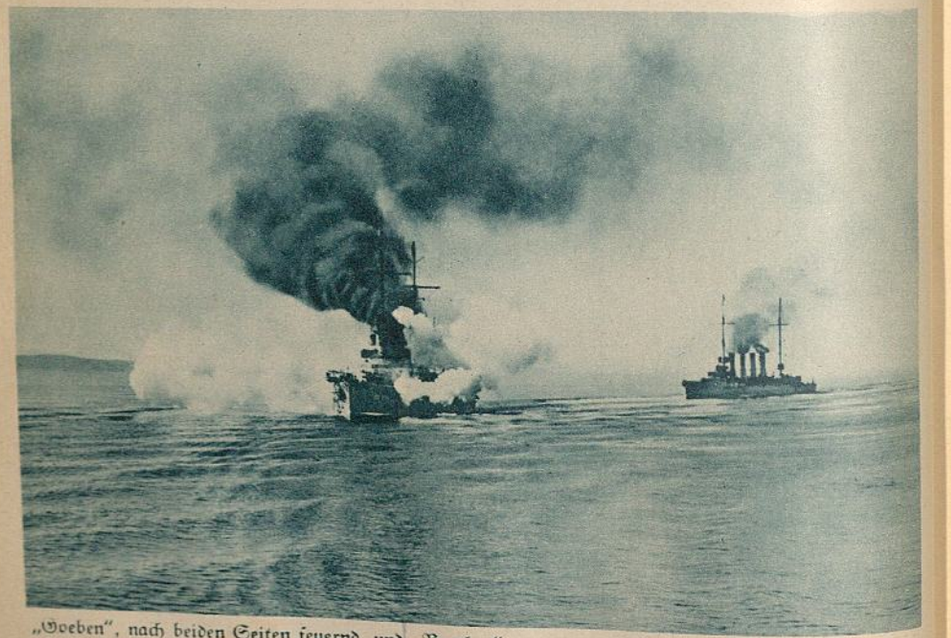
S. M. S. „Westfalen" bei den Alandsinseln



Im Moonsund zusammengeschossenes russisches Linienschiff „Slawa"



S. M. S. „Goeben"



„Goeben", nach beiden Seiten feuernd, und „Breslau"

oft, die Möglichkeit bietet, der entscheidenden Schlacht auszuweichen und sich auf die Erringung taktischer Erfolge zu beschränken. Hipper aber will die Schlacht erzwingen. Für ihn gibt es keinen anderen Gedanken mehr, als die Auseinandersetzung mit der „Großen Flotte". „Ran an den Feind." Die deutschen Schiffe wühlen mit ihrer höchsten Fahrt die See auf. Sie staffeln scharf auf den Feind zu. Die Schiffe zittern förmlich vor ausgelöster Maschinenkraft. Die Schrauben arbeiten mit höchster Umdrehungszahl. In den inneren Räumen, bei den Heizern, bei dem technischen Personal, bei den Munitionsleuten, bei den Geschützbedienungen, auf den Kommandostellen herrscht eine unbeschreibliche Begeisterung. Die ganzen Besatzungen wissen es nun, der Admiral führte sie endlich und mit aller Rücksichtslosigkeit gegen die hochmütigsten Seeleute der ganzen Welt. Meerbeherrschendes Albion, jetzt kommt eine der schwersten Stunden für dich! Mit Hungerblockaden wolltest du das deutsche Volk in den Abgrund führen, vermiedest immer und immer wieder die Begegnung in offener Seeschlacht. Jetzt sollst du spüren, wie diese „deutschen Ratten" zu beißen verstehen! — Und Beatty erkennt, daß er es mit seinem Gegner von der Doggerbank zu tun bekommen wird. Dieser Gegner ist schwer. Er weiß das zu genau. Und dieser Gegner scheint auch heute wieder zu allem entschlossen zu sein. — Nunmehr, auf Südostkurs laufend, sucht der Deutsche schnellstens auf wirksamste Feuereröffnungsweite zu kommen. Das englische 5. Schlachtgeschwader lag viel zu weit ab von der Schlachtflotte Beattys. Es konnte in die sich entwickelnde Kreuzerschlacht nicht mehr eingreifen.

Die Ereignisse drängen sich auf engsten Zeitraum zusammen. Zwölf Minuten vor 5 Uhr nachmittags kommt die Feuererlaubnis vom Führerschiff der deutschen Schlachtkreuzer! Aus allen Geschützen der deutschen Schiffe jagen die Mündungsfeuer, gurgeln die Granaten dem Engländer entgegen. Obwohl in der Reichweite ihrer großkalibrigen Artillerie der deutschen Artillerie überlegen, erwidern die Engländer erst das Feuer, als die ersten Salven der deutschen Schiffe schon deckend liegen. Zwei Minuten bereits nach der Feuereröffnung erschüttern die ersten Treffer den englischen Schlachtkreuzer „Lion". Einschläge werden von den deutschen Beobachtern auch bereits auf „Prinzeß Royal" und auf „Tiger" festgestellt. Die fünf deutschen Schlachtkreuzer jagen in wütender Verbissenheit alle 20 Sekunden ihre Vollsalven aus den Rohren der schweren Geschütze. Die englischen Schlachtkreuzer stehen oft in einem undurchdringlichen Wald von aufspringenden Wasser-

fontänen, von Einschlägen, Flammen und Qualm. Die Feuergeschwindigkeit der deutschen Geschütze nimmt im Verlaufe der Kreuzerschlacht geradezu phantastische Formen an. Die Haltung der deutschen Besatzungen übertrifft alle, auch die auf Grund der Friedensausbildung an sich schon hochgespannten Erwartungen. Offizier und Mannschaft und Schiff, eine einzige, in sich geschlossene Einheit, von stahlhartem Willen und glühender Begeisterung.

„Von der Tann" hält, gemäß dem Plan der deutschen Feuerverteilung, das Schlußschiff der englischen Kreuzer unter konzentriertem Feuer. Fünfzehn Minuten lang schlugen die Salven bei dem Engländer ein. Treffer um Treffer wird erzielt. Der englische Panzer bietet den deutschen Sprenggranaten keinen Widerstand. Die deutschen Granaten durchbohren ihn und krepieren dann im Schiffsinnern mit furchtbarer Gewalt. „Indefatigable" ist um 5 Uhr 2 Minuten bereits todwund. Noch feuert das Schiff aus allen Rohren, die intakt geblieben sind. Aber sein Geschick ist besiegelt. Eine neue Salve rollt und rauscht ihm entgegen. Der Beobachtungsoffizier des deutschen Kreuzers findet kaum Zeit, das Ergebnis weiterzugeben, da legt sich „Indefatigable" langsam auf die Seite nach Backbord hinüber und sinkt. Tausend Soldaten des Königs von England, Offiziere und Matrosen, finden den kalten Tod in der Nordsee. Die Nachricht: „‚Indefatigable' im Feuer des deutschen Kreuzers ‚Von der Tann' 5 Uhr 3 Minuten gesunken", wird der Besatzung mitgeteilt. Auf dem deutschen Schiff ist für Augenblicke eine Begeisterung, die sich mit Worten nicht beschreiben läßt. Die Heizer vor den Kesseln, die Leute in den Kohlenbunkern, die Mannschaften in den Maschinenräumen, alle die, die mit eigenen Augen keinen Blick auf das Geschehen werfen können, sie stehen einen Augenblick still, dann aber braust ihr „Hurra" gegen die eisernen Wände, pflanzt sich fort zu den Munitionskammern und Transportern, zu den Geschützbedienungen, zu den Kommandoständen. „Indefatigable" gesunken! „Hurra, ‚Von der Tann!'"

Die artilleristische Leitung aber gibt ruhig und ohne zu zögern den Befehl: „Zielwechsel!..." Und abermals jagen die Geschosse salvenweise, gurgelnd und heulend der englischen Linie zu. Die Deutschen beherrschen jetzt das englische Geschwader vollkommen. Sie decken es ein mit deutschem Stahl. Sie hüllen es ein in einen einzigen Feuervorhang. „Von der Tann", „Moltke", „Derfflinger", „Seydlitz" und „Lützow", Tod und Verderben speien sie auf den Feind. Vergeltung für „Blücher" brüllen ihre Geschütze. Und die Deutschen führen den Kampf überlegen. Die Verwirrung bei den

Engländern wird von Minute zu Minute größer. Wenn ihnen nicht bald Hilfe vom eigenen Gros kommt, dann werden sie den befreienden Weg aus der eisernen deutschen Umklammerung nicht mehr herausfinden. Der Untergang der „Indefatigable" hat erschütternd auf die anderen Schiffe, besonders aber auf Admiral Beatty gewirkt. Der Admiral versucht die Geschwindigkeit seiner Schiffe zu steigern. Genau wie an der Doggerbank möchte er die Führung des Kampfes durch ein vorläufiges Loslösen vom Feind wieder an sich reißen. Admiral Hipper läßt aber diesmal den Engländer nicht zur Besinnung kommen. Er geht mit rücksichtslosem Einsatz dem Briten nach und verliert die Feuerfühlung nicht. In diesem Augenblick der Schlacht erhält das englische Führerschiff „Lion" schwerste Treffer am laufenden Band, aber es bleibt dennoch manöverier- und gefechtsfähig. Die Lage für die Engländer wird kritischer. Beatty beschließt ein rücksichtsloses Abstaffeln vom Gegner. Beatty ist in das Weichen gekommen! Die Mär von der Unbesiegbarkeit der „Großen Flotte" schwankt schon bedenklich. Admiral Beattys Glas sucht ununterbrochen die Schiffe des aufdampfenden eigenen Schlachtgeschwaders! Wann wird es endlich Anschluß an seine kämpfenden Kreuzer gefunden haben. Wann wird es endlich die Entlastung bringen! Wann werden endlich seine 38,5er Granaten den Deutschen eine neue Melodie aufspielen. — Um 5 Uhr 6 Minuten atmet der englische Admiral erleichtert auf. Der erste Schuß von „Queen Mary" ist gefallen. Sekunden später feuert das ganze Schlachtgeschwader. „Von der Tann" muß den ersten Feuerstoß aushalten. Selbst kann er das Feuer zunächst nicht erwidern, er ist vollkommen beschäftigt mit den Kreuzern Beattys. Die Engländer erzielen Treffer. „Von der Tann" muß die Schlacht ohne die Geschütze seines achtersten Turmes weiterführen. Der Ausfall ist schmerzlich, aber er beeinflußt die artilleristische Führung des Schiffes nicht in ihren Entscheidungen. Admiral Beatty wittert Morgenluft. Das Eingreifen eines Schlachtgeschwaders gibt ihm seine Ruhe wieder. Er fühlt sich nunmehr den Kreuzern des Admirals Hipper wieder gewachsen, wenn nicht sogar um vieles überlegen. Er bricht seine eigene Abstaffelung vom Gegner ab und jagt wieder auf die deutschen Kreuzer zu. Der „Lion" folgt den Befehlen, er folgt ihnen aber nur noch unter Aufbietung seiner ganzen Kraft. Die Engländer suchen die Feuerfühlung. Hipper geht auf seinen alten Kurs, den er, nur um den Engländer nicht aus der Reichweite kommen zu lassen, geändert hatte. Jetzt, da der Gegner zahlenmäßig wieder über-

legen ist, jetzt kann ihm nur die höchste Disziplin seiner Schiffe, eine womöglich noch größere Feuergeschwindigkeit als vorher und eine möglichst hohe Treffsicherheit den angestrebten Erfolg über die Engländer sichern. — Seine Befehle gehen seinen Schiffen zu. Sie fordern den äußersten Einsatz. — 5 Uhr 6 Minuten fiel von „Queen Mary" der erste Schuß auf die deutsche Linie, um 5 Uhr 26 Minuten fällt der letzte Schuß von diesem Schiff auf die Deutschen. „Derfflinger" und „Seydlitz", wie könnte es bei diesen Namen anders sein, brachten durch vereintes, konzentriertes Feuer den Stolz der englischen Marine, das Paradeschiff des englischen Volkes, die „Queen Mary" zum Sinken. Die Katastrophe ist erschütternd! Masten und Schornsteine stürzen in sich zusammen. Feuersäulen! Detonationen! Das ganze Schiff verschwindet in Feuer und Rauch. Als es gesunken ist, steht nur noch eine hohe, dunkle Fahne aus Rauch über dem Meer. „Queen Mary" ist untergegangen! Bis zu diesem Augenblick waren die Verluste auf den deutschen Schiffen ganz unbedeutend geblieben. Die Spitzenschiffe des Kreuzergeschwaders erhielten kaum Treffer. Die artilleristische Leistung der Schlachtkreuzer Beattys wird durch die der Deutschen bis dahin weit in den Schatten gestellt. Die Kreuzer Beattys schossen herzlich schlecht. Schlimmer sieht es um die Schlußschiffe Hippers aus. Die schweren Kaliber des aufgekommenen Schlachtgeschwaders richten ernsten Schaden an. Besonders „Von der Tann" leidet ersichtlich. Hipper wird in seiner offensiven Führung der Schlacht veranlaßt, zu dem Mittel des Torpedobootsangriffes Zuflucht zu nehmen. Die eigenen Schiffe brauchen eine Erholungspause, außerdem hofft Hipper auf das baldige Eintreffen des Gros der deutschen Flotte unter Admiral Scheer. Admiral Beatty mag von denselben Gedanken zu dem gleichen Entschluß bewogen worden sein.

Die Stunde der schwarzen Husaren der Meere ist gekommen. Die Entlastung der kämpfenden Kreuzer muß gesichert werden. Vielleicht können aber gerade die Vorstöße der Torpedoboote eine gewisse Entscheidung bringen, also brechen von englischer Seite 14 Zerstörer zwischen den kämpfenden Schiffen durch auf die deutschen Kreuzer vor. Im Feuerlee der deutschen Kreuzer aber formieren sich die deutschen Torpedoboote unter Führung des Kreuzers „Regensburg" zum Angriff und jagen den Engländern entgegen. Zwischen den kämpfenden Kreuzergeschwadern entspinnt sich nunmehr ein hartnäckiges Gefecht zwischen den einzelnen Booten. Die Geschütze bellen sich auf kürzeste Entfernungen an. Zahlreiche Torpedos laufen auf die englischen Kreuzer zu. Admiral Beatty wird dadurch veranlaßt, mit seinen großen Einheiten vom Feinde erneut abzustaffeln und auf größere Entfernung zu gehen. Der Kampf der Torpedoboote geht ohne Verluste nicht ab. Es sinken zwei englische Zerstörer, es sinken aber auch zwei deutsche Boote. Der Großteil der Überlebenden konnte gerettet werden. Die englischen Zerstörer bogen überraschend vor der Wucht des deutschen Stoßes nach Norden ab, so daß ein großer Teil der deutschen Torpedoboote überhaupt nicht mehr zum Angriff kommen konnte. Immerhin ist das taktische Ziel, eine gewisse Entlastung der Kreuzer herbeizuführen, erreicht worden. Die genauen Errechnungen ergeben für Admiral Hipper, daß trotz der gesunkenen englischen Schiffe zu dieser Zeit das Kräfteverhältnis noch immer wie etwa 5 zu 8 stand. Das konnte aber den deutschen Führer in seinen Entschlüssen nicht beeinflussen. Erneut knatterte deshalb der Befehl an die deutschen Kreuzer, auf Kurs Südwest an den Feind heranzugehen, an ihm sich zu verbeißen. Hipper rechnete mit alsbaldigem Eintreffen des deutschen Gros und damit mit der Möglichkeit, den Gegner entscheidend zu schlagen. Die Kreuzerschlacht tobte also unvermindert weiter.

Auf unserem „Kronprinz" ist höchste Erregung, seitdem die Funksprüche des Führers des deutschen Kreuzergeschwaders bekannt geworden sind. Fast will etwas wie Neid in uns allen hochkommen, daß es allem Anschein nach wieder nur den Kreuzern vorbehalten sein soll, die Waffenehre der deutschen Flotte gegen England zu verteidigen. Aber die Hoffnung, mit unseren Riesen heute doch den Engländer angehen zu können, schwindet nicht ganz, denn wir brausen mit höchster Fahrt, gesichert von der Linie der kleinen Kreuzer, dem Standort Hippers, dem Schlachtort der Kreuzer entgegen. Die Maschinen und Schiffe leisten Unbeschreibliches. Die Schiffe laufen Geschwindigkeiten, die im Frieden und auf Übungsfahrten noch niemals erreicht worden sind. Höchstes Lob gehört den Heizern und dem technischen Personal zu dieser Stunde. Das Meer wird aufgewühlt. Die Bugwellen stehen hoch vor den Schiffen. Die Schrauben peitschen die graue Nordsee zu wilder Flut auf. Der Anblick der dahinpreschenden deutschen Schlachtflotte muß ein unbeschreiblich herrlicher gewesen sein. Aller Augen waren nach Norden und Nordwesten gerichtet. Endlich mußten die ersten Zeichen der tobenden Schlacht sichtbar werden. Die Gläser blieben fest vor die Augen gepreßt. Die Minuten höchster Konzentration werden zu Ewigkeiten. Die Schiffe sind gefechtsklar bis in die letzten Flutkammern hinunter.

Und Jellicoe und Admiral Beatty? — Beatty mußte sich mit den Deutschen herumschlagen. Seine Meldungen an Jellicoe wurden dringender und dringender. Halb sechs Uhr nachmittags meldet er das Herannahen der großen deutschen Schlachtflotte! Admiral Jellicoe gerät in eine Aufregung wie niemals zuvor. Sein und der englische Nachrichtendienst hatten eben diesmal doch versagt. Nicht nur kleine Kreuzer und leichtere Streitkräfte, die zu jagen für Beatty ein Vergnügen sein mußte, standen diesem gegenüber, er war vielmehr 5 Uhr 38 Minuten auf die ersten Schiffe der gesamten deutschen Flotte, die man noch immer in ihren heimatlichen Stützpunkten vermutete, gestoßen. Die Nachrichtenübermittlung Beattys an Jellicoe war immerhin durch das zerschossene Funkgerät auf dem Flaggschiff „Lion" einigermaßen erschwert. Nur auf dem zeitraubenden Weg über die „Prinzeß Royal" konnten sich die beiden englischen Führer verständigen. Aber diese Verständigung war mangelhaft und führte zu schwerwiegenden Mißverständnissen, die sich für die englische Flotte außerordentlich nachteilig auswirken sollten.

Jellicoe selbst sah sich veranlaßt, der englischen Admiralität die Meldung zugehen zu lassen, daß sich die englischen Kreuzer bereits mit großen Teilen der deutschen Flotte im Kampf befänden, daß er selbst in absehbarer Zeit auf die ganze deutsche Schlachtflotte stoßen und die Seeschlacht annehmen werde. Er bat die Admiralität darum, sämtliche, in den englischen Stützpunkten noch liegenden Streitkräfte, die übrigens selbst auf das Auslaufen drängten, sofort auslaufen zu lassen. Die Admiralität verweigerte diese Maßnahme. Die englische Admiralität stand, nicht erschüttert durch die etwas ungenau gehaltenen Meldungen Jellicoes, noch immer auf dem Standpunkt, daß das Unternehmen der deutschen Flotte nur ein tarnendes Unternehmen sein könne, daß die große deutsche Flotte noch immer in der deutschen Bucht liege und aller Wahrscheinlichkeit nach den bekannten Vorstoß gegen die englische Küste durchführen wolle. Die Sicherung der englischen Küste erschien der Admiralität so wichtig, daß sie das Auslaufen weiterer Streitkräfte nicht erlaubte. Lediglich das 10. Geschwader erhielt von der Admiralität den dringenden Befehl, sofort die Blockadelinie wieder herzustellen. Diese Maßnahmen der englischen Admiralität haben die Schlacht am Skagerrak nicht unwesentlich beeinflußt. In der englischen Marine fanden diese Maßnahmen kein Verständnis.

Admiral Scheer raste mit seinen Geschwadern dem Schlachtort zu. Die

Meldungen Hippers ließen für ihn keinen Zweifel an der Bedeutung der Stunde. 5 Uhr 30 Minuten kommt von dem Spitzenschiff des deutschen 3. Geschwaders die Nachricht, daß an Steuerbord voraus die deutschen Schlachtkreuzer gesichtet worden sind, daß die deutschen Schlachtkreuzer mit ungeheuer schneller Salvenfolge zwei Kolonnen feindlicher Schlachtschiffe, Backbord voraus, beschießen. Von „König" kann man auch deutlich die zwischen den Linien sich bekämpfenden Torpedoboote und Zerstörer ausmachen. — In diesem bedrückenden Augenblick wird es für Beatty zur Gewißheit, daß die Stunden der Entscheidung näher gerückt sind, als er und Jellicoe es wahr haben wollten. Ihm bleibt, wenn er aus dieser Hölle herauskommen und die Unterstützung durch die eigene Schlachtflotte haben will, nichts weiter übrig, als den Rückzugsbefehl zu geben und das Loslösen vom Feinde zu suchen. Die Verkennung des deutschen Flottengeistes rächte sich in diesem Augenblick bitter. Die Seele Beattys wurde in diesem Augenblick zum Schlachtfeld!

Die Deutschen aber ließen ihn nicht mehr aus ihrer Feuerzange entweichen. 5 Uhr 46 Minuten erhalten die Spitzenschiffe der deutschen Schlachtflotte von Admiral Scheer, ihrem Führer, die Feuererlaubnis. Die Rohre des deutschen 3. Geschwaders brüllen die Schlachtschiffe des englischen 5. Schlachtgeschwaders mit ihrer ganzen, plötzlich entladenen Wut an. Englands stolze Schiffe stehen inmitten eines Orkanes von Feuer und Stahl. Bereits die ersten deutschen Salven erzielen schwerwiegende Treffer. Auf dem Flaggschiff des englischen 5. Geschwaders werden durch einen Volltreffer die Funkeinrichtungen zerstört. Der Verkehr zwischen Beatty, der „Barham", und dem englischen Gros ist weiter erschwert worden. Das englische Schlachtschiff „Malaga" muß eine geradezu vernichtende deutsche Feuerwucht ertragen. Treffer um Treffer schlagen bei ihm ein. Die deutschen Panzersprenggranaten tun fürchterliche Arbeit. Die Minuten werden für Beatty zu Ewigkeiten. Er strebt nach Norden! Aber der deutsche Admiral Hipper folgt ihm mit höchster Kraft. Die Deutschen erlahmen nunmehr, da sie die große deutsche Flotte eingreifen sahen, nicht mehr. Sie folgen dem Engländer und überschütten ihn mit ihren deckenden Salven. „Lion" und „Tiger" leiden fürchterlich unter den Feuerwalzen von „Seydlitz", „Derfflinger" und den anderen Schiffen des deutschen Schlachtkreuzergeschwaders. — Aber auch auf deutschen Schiffen treten jetzt ernstere Verluste ein. „Seydlitz" wird von einem englischen Torpedobootszerstörer angeschossen. „Seyd-

litz" behält seinen Platz in der kämpfenden Linie bei! Auf anderen Schiffen werden von den Engländern Treffer erzielt, aber ihre Auswirkung steht in keinem Verhältnis zu den Verlusten, die die Engländer bis zu dieser Stunde bereits erlitten haben.

Über dem Kampfplatz liegt ein fast undurchdringlicher Dunst vom Pulverqualm der Abschüsse und Detonationen, von den Schornsteinen. Einzelne Einheiten sind schon fast nicht mehr auszumachen. Dazu verschlechtert sich das Wetter und die Sicht überhaupt. Es wird trübe. Die Dämmerung bricht ungewöhnlich früh herein. Die artilleristische Führung der deutschen Schlachtkreuzer steht vor größten Schwierigkeiten. Schon seit geraumer Zeit kann die Feuerleitung nur noch geführt werden nach den Mündungsfeuern des Gegners. — Admiral Beatty droht im Dunst und Rauch ganz zu entkommen. Er entrinnt dem deutschen Geschoßhagel und versucht nun, mit allen seinen Schiffen unter äußerster Kraftanstrengung um die Spitze der deutschen Kreuzer herumzufahren. Das Schlachtbild wechselt von Minute zu Minute. Der deutschen Führung ist die Gewinnung einer genauen Übersicht in diesem Augenblick außerordentlich erschwert worden. Admiral Scheer entschließt sich deshalb zeitweise die Führung abzutreten an den Führer des 3. Geschwaders, an Admiral Behnke, dessen Flagge auf „König" weht. Die Zusammenfassung der deutschen Linie wird erreicht durch das vom Führer der deutschen Flotte angeordnete Einscheren des 1. und 2. Geschwaders in Kiellinie. Wie bei den großen Flottenübungen im Frieden gehorchen die Schiffe der Hand des Führers und seinem Befehl.

Die Schlacht am Skagerrak nähert sich einem weiteren Höhepunkt. Admiral Hipper versucht auf Nordwestkurs wieder Anschluß an den weichenden Engländer zu bekommen. Er will den Feuerorkan auf die englischen Schiffe unter allen Umständen wieder aufleben lassen. Erneut befiehlt er für alle Torpedobootsflottillen den rücksichtslosen Angriff. In diesem Augenblick kommt die „Große Flotte", kommen Jellicoes Geschwader in Sicht. Die zweite deutsche Aufklärungsgruppe stößt zuerst auf die sichernden, leichten Streitkräfte der „Großen Flotte". Der deutsche Geist an diesem Tage ist der Geist des sofortigen Angriffes. „Ran an den Feind, wo er sich auch zeigen möge!" Die zweite deutsche Aufklärungsgruppe jagt die leichten englischen Streitkräfte auf das englische Gros zurück, erhält aber dann selbst schweres Feuer. Zu ihrer Entlastung wird von Admiral Hipper der Torpedobootsangriff auf diesen neuen Feind angesetzt. Wie die Teufel preschen

die Boote der „Großen Flotte" entgegen. — Der erste schmerzliche deutsche Verlust tritt in diesem Gefecht ein. „Wiesbaden" erhält schwere Treffer. Beide Maschinen des Schiffes arbeiten nicht mehr. Es bleibt hilf- und bewegungslos liegen. Seine Tragödie beginnt. Es wehrt sich gegen eine erdrückende Übermacht, gegen eine Feuerkonzentration ohnegleichen. Es feuert aus allen Rohren. Stunden um Stunden geht sein Kampf weiter. Heldenhaft stirbt dieser Kreuzer. Sein endlicher Untergang gegen die ersten Stunden des 1. Juni nimmt den Dichter der deutschen See, nimmt Gorch Fock mit in die Tiefe. Der einzige Überlebende, der Oberheizer Zenne, hat das Schicksal des Schiffes oft in erschütternden Worten geschildert. Die deutsche Jugend, die deutsche Nation wird diese Tragödie niemals aus der Erinnerung verlieren. Bei der deutschen Jugend, besonders aber bei den Fahrensleuten an den deutschen Küsten, wird der Name Gorch Fock wie ein Heiligtum gehütet, ebenso sein dichterisches Vermächtnis.

Die „Große Flotte" unter der Führung von Admiral Jellicoe und die deutsche Schlachtflotte unter Admiral Scheer rasen aufeinander mit höchster Geschwindigkeit zu. Die „Wiesbaden" zeigt den Weg. Der Wald von Einschlägen um das Schiff ist weithin auszumachen. Admiral Jellicoe ist zu Beginn der Schlacht merkwürdig unsicher in seinen Entschlüssen. Die Nachrichten, die ihn erreichten, gaben ihm nicht die Möglichkeit, sich ein genaues Bild von dem Stand der Dinge zu machen. Das mit eigenen Augen zu gewinnende Bild war bei dem herrschenden Dunst und der allgemeinen Unsichtigkeit ebenfalls nicht gerade zuverlässig und vollkommen. Die Entwicklung seiner Geschwader gegen den Feind bereitete ihm sichtlich ernste Schwierigkeiten. Mitten in seine Entschlüsse hinein platzten die Meldungen, daß seine westlichen Divisionen bereits unter schwerem, deckenden deutschem Feuer liegen.

Admiral Hipper, der sich bei der Verfolgung des weichenden Beatty sehr weit von den Geschwadern der deutschen Flotte entfernt hatte, führte eine seiner berühmt gewordenen Gefechtskehrtwendungen aus und stellt den Anschluß damit wieder her. Mit hoher Geschwindigkeit laufend, gerät er in ein für ihn außerordentlich erfolgreiches Gefecht mit den englischen Kreuzern „Warrior", „Defence" usw. Der waidwunden „Wiesbaden" gilt das konzentrische Feuer der englischen Kreuzer. Rache für „Wiesbaden"! Die deutschen Schlachtkreuzer zermalmen die englischen Kreuzer förmlich. Nur Minuten sind es, da sinkt der Kreuzer „Defence" mit der gesamten Be-

satzung. „Warrior" wird von den deutschen Salven vollständig eingedeckt. Zusammengeschossen zu einem einzigen Trümmerhaufen, erreicht er aber, in allerdings sinkendem Zustand, die Linie des 3. englischen Geschwaders noch. Die Schlachtkreuzer Hippers tragen noch immer die ganze Last und den Löwenanteil des Kampfes. Die Erfolge, die sie erzielen, sind ein herrlicher Lohn für alle Mühen jahrelangen Schulens und Übens. Aber die Verluste, die das Schlachtkreuzergeschwader erleidet, sind schmerzlich, werden schmerzlicher! Die „Lützow" wird von einem feindlichen Torpedo getroffen. Das stolze Flaggschiff des Führers der Schlachtkreuzer macht bedenklich Wasser. Es hält aber trotzdem seinen Platz in der kämpfenden Linie und feuert Salve um Salve auf den Feind. Eine dieser Salven erreicht das englische Linienschiff „Warspite". Das ganze Schiff zittert unter dem Hämmern der deutschen Granaten. Die gesamte Ruderanlage wird zerstört. Es fällt als kämpfende Einheit aus. — Gegen halb acht Uhr abends nimmt die Entwicklung der „Großen Flotte" erhöhtes Tempo an. Das 3. Schlachtkreuzergeschwader dampft an der Spitze der englischen Flotte. Die Geschütze der gesamten englischen Flotte kommen zum Tragen. Ein Feuer von unbeschreiblichem Umfang und einer Heftigkeit ohnegleichen schlägt nunmehr der deutschen Schlachtflotte entgegen. Das Meer ist aufgewühlt von jagenden Schiffskolossen, von Abschüssen und Einschlägen sämtlicher Kaliber. Die Hölle ist los. Admiral Jellicoe will Lorbeeren ernten. Er sucht die Entscheidung mit allen Waffen. England soll endlich und für immer seine Angstträume los werden. Die Deutschen müssen vernichtend geschlagen werden. Sein Flaggschiff trägt ihn immer weiter in den Brennpunkt der Geschehnisse hinein. Aber kein deutsches Großkampfschiff sehen seine Augen im Sinken. Sie sehen die untergehende „Invincible". Langsam buchstabiert der erste Offizier seines Flaggschiffes den im sinkenden Tageslicht gut erkennbaren Namen „Invincible"! Die deutschen Schlachtkreuzer „Lützow" und „Derfflinger" haben ganze Arbeit getan. Ihre Salven rüttelten den englischen Riesen bis in sein Mark durch. 7 Uhr 33 Minuten nachmittags folgt „Invincible" den bereits gesunkenen Schiffen in die Tiefe nach. Admiral Jellicoes Hand bereits zum Salut vor dem sinkenden vermeindlichen Gegner an die Mütze erhoben, fällt in tödlichem Erschrecken herab. „Invincible" sinkend, das ist der erste tiefe Eindruck, den Admiral Jellicoe auf dem Schlachtfeld von Skagerrak ertragen mußte. Die seelische Belastung für ihn war dadurch ungeheuer! — Die „Invincible" gesunken! — Die kleine,

manöverierunfähige „Wiesbaden" noch immer schwimmend und kämpfend! Der Kampfwert der einzelnen Schiffe beider Flotten kann kaum eindeutiger demonstriert werden als durch diese Tatsache!

Infolge der Unsichtigkeit und der außerordentlich schwierigen Stellung der deutschen Flotte war es der Artillerieführung nur unter Überwindung größter Schwierigkeiten möglich, dem aus allen Rohren feuernden Gegner weiterhin entsprechenden Abbruch zu tun. Das deutsche Schlachtkreuzergeschwader und das 3. Geschwader unter Admiral Behnke litt entsetzlich unter dem konzentrischen Feuer der ganzen englischen Flotte. Die Lage für die deutsche Spitze wurde bedrohlich. Einer der dramatischsten Höhepunkte der ganzen Schlacht tritt ein. Der Führer der deutschen Flotte ist vollkommen Herr der Situation. Er weiß, was er von seinen Schiffen, seinen Mannschaften, seinen Offizieren, seinen Kommandanten und Verbandsführern verlangen kann. Er weiß, daß auch die schwierigsten Befehle in unbedingtem Gehorsam ausgeführt werden. Und er entschließt sich zu einem der schwierigsten Manöver in der Bewegung einer großen Flotte.

„Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord bis zur Herstellung der Gefechtskiellinie in entgegengesetzter Richtung!"

Die Antennen prasseln. Der Befehl fliegt den Einheiten durch den erschütterten Äther zu. Und augenblicklich beginnt bereits seine Durchführung! 7 Uhr 33 Minuten nachmittags wurde dieser Befehl gegeben! 7 Uhr 45 Minuten ist die befohlene Kehrtwendung in musterhafter Ordnung vollzogen worden. Ganze 12 Minuten dauerte die Durchführung eines Manövers, das für die eigene Führung und Flotte eine Selbstverständlichkeit darstellte, den Engländern aber zu einem geradezu unheimlichen, unerklärlichen Geschehnis wurde. Die deutschen Schiffe und Verbände lösten sich in einer unverhältnismäßig kurzen Zeit vollkommen von jeder Gefechtsfühlung mit dem Feinde los. Der Engländer stand vor einem Rätsel. Er versuchte die Erklärung zu finden! Er deutete das Rätsel falsch.

Die Ordnung der deutschen Verbände, die notwendig gewordene Streckung der kämpfenden deutschen Linie, wurde durch die Genialität der deutschen Führung völlig erreicht. Die Loslösung vom Feinde ist gelungen. Die Freiheit des Handelns wieder auf seiten der deutschen Führung. Die deutsche Führung nutzte diese Freiheit des Handelns rücksichtslos aus. — Mit der einzigen, richtigen Maßnahme der Engländer in diesem kritischen Augenblick der Loslösung, mit dem Nachstoß mit allen Kräften, rechnete

die deutsche Flottenführung schon überhaupt nicht, denn sie wußte, daß der Engländer dieses Manöver so deuten würde, wie man es wünschte. Jellicoe sah in der deutschen Gefechtskehrtwendung eine Taktik, ihn selbst und seine Flotte in Schußposition für deutsche U-Boote zu bringen oder sie in deutsche Minenfelder zu locken! Jellicoe verschenkte durch sein Zögern die Möglichkeit, der deutschen Flotte entscheidenden Schaden zuzufügen, sie vielleicht vernichtend zu schlagen. Alle Voraussetzungen für die Fortführung der Schlacht, alle weiteren Planungen waren von diesen Deutschen mit einem für unmöglich gehaltenen Manöver über den Haufen geworfen worden. Jellicoe muß nun abwarten, was die Deutschen tun werden.

Und Admiral Scheers Pläne laufen mit minutiöser Genauigkeit ab. 7 Uhr 55 erfolgt nach einer erneuten Wendung der gesamten deutschen Flotte abermals der Befehl, die Gefechtsfühlung mit den Engländern wieder aufzunehmen. Abermals stößt mit ungeheurer Gewalt die deutsche Flotte in den Hexenkessel hinein. Gegen die Mitte der „Großen Flotte" richtet sich der erneute Stoß! Die deutsche Spitze fürchtet das konzentrische Feuer nicht und stößt, selbst mit höchster Geschwindigkeit ihre Salven feuernd, immer weiter gegen Englands Flotte vor. Der Führer der deutschen Flotte unternimmt nunmehr den Versuch, wenigstens die Besatzung der „Wiesbaden", wenn das Schiff selbst verloren sein sollte, zu retten. Die Torpedoboote erhalten eine ihrer schönsten Aufgaben in dieser Schlacht. Kameraden gilt es zu bergen.

Die „Wiesbaden" lag gestoppt, aber dauernd feuernd. Ihre Besatzung verlor in keinem Augenblick den Mut. Sie tat ihre Pflicht und kämpfte auch in dieser aussichtslosen Lage. Aber die Augen wanderten doch öfter nach der kämpfenden deutschen Linie. Die Seele hoffte auf Hilfe, hoffte auf Rettung.— Die Torpedoboote brachen zwischen den eigenen Schiffen durch und jagten der „Wiesbaden" entgegen. Aber sie wurden von einem derartig mörderischen Feuer empfangen, daß sie ihr Vorhaben aufgeben mußten. Die englische Führung hatte diese versuchte Rettungsaktion für die „Wiesbaden" für einen beginnenden allgemeinen Torpedobootsangriff gehalten. Das Rettungswerk mußte aufgegeben werden. „Wiesbaden" kämpfte weiter. Ihr Schicksal vollzog sich nach eigenem Gesetz. — Auf dem „Iron Duke", dem Flaggschiff des Admirals Jellicoe, aber herrschte eine ungeheure Nervosität. Der Führer der englischen Flotte wurde zu Entscheidungen gezwungen, die ihm abermals günstigste Situationen in der Gefechtsführung vernichteten.

Er versuchte nunmehr die äußerste Maßnahme, wagte alles und wollte die deutsche Flotte mit der ganzen Gewalt seiner Artillerie überwinden, besiegen. Umklammerung der vorstoßenden deutschen Spitze, ihre Zusammenschießung, dann aber ein Vorbeifahren der ganzen englischen Schlachtflotte an der deutschen tiefen Linie, dabei ein Hineinjagen aller Breitseiten, das war sein Ziel! — Die Gefahr für die deutsche Schlachtflotte wuchs von Minute zu Minute. — Der rasende Feuerkampf riß nicht ab. Die Feuerpositionen der deutschen Schiffe waren denkbar ungünstig. Es wurde jedem Kommandanten klar, daß bei diesem Vorstoß mitten in das englische Flottenzentrum hinein die deutschen Spitzenschiffe das Feuer nicht würden lange ertragen können. Ernsteste Verluste von vielleicht katastrophalem Ausmaß mußten so eintreten. — Und das Schicksal der deutschen Flotte wurde abermals durch die Genialität ihres Führers und den Geist, der auf allen Schiffen herrschte, gewendet.

Stunden um Stunden hatten die deutschen Schlachtkreuzer nun die Hauptlast des grandiosen Kampfes, der größten Seeschlacht aller Zeiten getragen. Mannschaften und Offiziere hatten Übermenschliches geleistet. Sie führten auch jetzt den Kampf gegen einen weit überlegenen Gegner trotz ungünstigster Position mit aller Heftigkeit und Verbissenheit. Und nun kommt jener klassische Befehl der Flottenleitung, dessen Erfüllung, für alle Zeiten sichtbar, das deutsche Schlachtkreuzergeschwader mit dem höchsten Ruhm bedeckt:

„Schlachtkreuzer ran an den Feind! Voll einsetzen!"

Der Befehl rast durch alle Räume der Schlachtkreuzer. Ein einziges „Hurra!" ist die Antwort! Dann werden die Züge verbissen; vergessen sind alle Strapazen dieses Tages, vergessen der Hunger, vergessen die aufkommende Erschöpfung und Müdigkeit. Ernster werden die Gesichter. Jetzt gilt es! Fester fassen die Fäuste die Schaufeln, fester die Schürhaken unter den Feuern! Die Heizer arbeiten fieberhaft, ebenso die anderen Teile der Besatzungen. Aus den Schornsteinen strömen Qualm und Dampf, aus den Rohren Feuer und Verderben. „Deutsche Schlachtkreuzer ran an den Feind, voll einsetzen!" — „Lützow" vermag die Geschwindigkeit nicht mehr zu halten und bleibt zurück. Admiral Hipper steigt mit seinem Stab auf ein Torpedoboot über. Er ist im Begriff, sein Flaggschiff zu wechseln mitten im feindlichen Feuer. Die Führung der angreifenden Schlachtkreuzer hat in diesem Augenblick der Führer des „Derfflinger", Kapitän z. S. Hartog,

übernommen. Ohne Bedenken, für den deutschen Offizier und Mann gibt es nur die Erfüllung des erhaltenen Befehls, stößt er unter Einsatz aller Kräfte in die Linie des Feindes hinein. Die Verluste auf den deutschen Schiffen sind schwer. Die Kampfmittel veringern sich durch große Ausfälle von Minute zu Minute, aber die deutschen Schiffe greifen an. Sie decken das Schwenkungsmanöver des eigenen Gros mit ihrem Leben! Ihre Aufgabe ist erfüllt. Das deutsche Gros hat erneut seine ungeheuren Manövrierfähigkeiten unter Beweis gestellt. Die deutschen Schlachtkreuzer staffeln unter dem konzentrischen Feuer der schweren englischen Kaliber ab. Auf den deutschen Kreuzern sieht es verheerend aus. Einschläge und Treffer haben gewüstet und vernichtet, wo und was sie nur konnten. „Derfflinger" und „Seydlitz" sind fürchterlich mitgenommen, aber sie sind fest in der Hand ihrer Kommandanten. Das Schicksal der „Lützow" allerdings ist ungewiß.

Die drohende Umklammerung der deutschen Flotte durch die „Große Flotte" wurde zum zweiten Male verhindert. Admiral Jellicoe blieb taktisch der geschlagene Mann, geschlagen durch die Genialität des deutschen Führers, durch die Einsatzbereitschaft der deutschen Flotte; die Präzision, mit der die deutschen Einheiten, fest in der Hand ihrer Kommandanten, alle Befehle und auch die schwierigsten Manöver ausführten, setzte die Engländer in verblüfftes Erstaunen. Die englische Initiative in der Führung der Schlacht erleidet aber in diesem Augenblick einen weiteren, die Dinge und die Entwicklung stark beeinflussenden Stoß. — Um die Engländer für die kommende Nacht in eine möglichst heillose Verwirrung zu versetzen, läßt der deutsche Führer die deutschen Torpedoboote in großem Masseneinsatz abermals angreifen. Das Signal „Torpedoboote ran an den Feind!" weht abends 8 Uhr 25 Minuten auf dem Flaggschiff „Friedrich der Große". Die Boote brechen aus Lee und von ihren Sammelplätzen zwischen den großen Schiffen durch und jagen mit höchster Kraft auf die „Große Flotte" zu. Auf kürzeste Entfernungen werden die Torpedos abgeschossen. Die Boote müssen sich in dem rasenden Feuer, das ihnen entgegenschlägt, auf ihrem Rückmarsch künstlich einnebeln. Flottille um Flottille jagt so gegen den Feind und löst sich wieder von ihm. Diese Stöße werden mit einer Todesverachtung ohnegleichen vorgetragen. Die kleinen Boote achten der Feuervorhänge aus Sperrfeuer nicht. Sie tun ihre Pflicht. Sie helfen an ihrem Teil mit, die Befehle des Führers zum Heil der ganzen Flotte zu verwirklichen. Die Loslösung der deutschen Schlachtflotte vom Gegner gelingt. Ein

großes Maß des Verdienstes fällt der Torpedowaffe zu. Sie hat es fertiggebracht, die feindlichen Streitkräfte in eine Verwirrung zu bringen, die es dem Führer, Admiral Jellicoe, unmöglich machte, der deutschen Flotte nachzustoßen, ja, die ihn sogar zwingt, zur Wiedergewinnung der Ordnung in den eigenen Geschwadern, vom Feinde abzustaffeln. Vereinzelt nur noch fallen die Salven von den großen Schiffen. In der nunmehr stark aufkommenden Dämmerung verstummen die Geschütze der großen Schiffe ganz. — Deutsche Torpedoboote stoßen nach Norden gegen die „Große Flotte" vor; aber vergeblich! Die großen Schiffe sind gewichen! Nur kleine Kreuzer und Zerstörer werden von ihnen angetroffen. Die Gefechtsberührung der beiden Flotten hat aufgehört!

Admiral Scheer und die deutsche Führung beginnen sich für die Nacht vorzubereiten. Die Torpedoboote, insbesondere die Flottillen, die nicht zum Angriff auf den Feind gekommen waren, erhalten Weisung, erneut gegen die Engländer vorzustoßen. Die Nacht ist kurz, sie müssen also ihre Zeit nützen. Sie jagen über das ganze Schlachtfeld, aber sie finden den Feind nicht mehr. Zur bestimmten Morgenstunde sammeln die Flottillen und finden wieder Anschluß an das eigene Gros. — Die deutsche Flottenführung besitzt kein klares Bild über die Gesamtlage, als sie um 8 Uhr 45 abends den Rückmarsch der deutschen Flotte nach Hornsriff auf Südkurs anordnet.

Die Engländer wichen einer nächtlichen Auseinandersetzung mit der deutschen Flotte aus übergroßer Vorsicht aus. Wohl bedrängte Admiral Beatty den Flottenchef mit Vorschlägen, deren Endzweck es war, die deutsche Flotte von ihrer Basis abzuschneiden, aber er fand bei Jellicoe kein Verständnis. Beide Flotten gerieten mit schwächeren Streitkräften verschiedentlich noch in Gefechtsfühlung, aber sie führten entstehende Gefechte nicht mehr durch. Um 9 Uhr 20 stellte das 4. leichte Kreuzergeschwader der Engländer die Gefechtsfühlung her, nützt sie aber nicht mehr voll aus. Um 10 Uhr 10 Minuten stand Admiral Jellicoe mit seinen Streitkräften etwa sechs Seemeilen querab vom Spitzenschiff der deutschen Flotte. Jellicoe ließ die Schlacht nicht wieder aufleben. Er fühlte eine gewisse Unsicherheit in der Abwehr der deutschen Topedobootsangriffe in seinen Verbänden.

Der Nachtmarsch der deutschen und der englischen Flotte mit seinen Zufälligkeiten begann. Auf den deutschen Schiffen herrschte eine unbeschreibliche Begeisterung, besonders, als die schweren Verluste der Briten immer mehr bekannt wurden; aber auch als bekannt wurde, daß bisher auf deut-

scher Seite nur die tapfere „Wiesbaden" und vier Torpedoboote verlorengegangen waren. Selbst dem letzten Mann, selbst dem einfachsten Heizer kam die Ahnung, daß die englische Flotte in diesem Kampf den Nimbus der Unbesiegbarkeit eingebüßt hatte. Die Mannschaften hatten in diesen Stunden Unbeschreibliches für Deutschland geleistet. Ihre Opferbereitschaft kannte fast keine Grenzen. Heizern, denen nach vielen Stunden schwersten Dienstes die Ablösung angeboten wurde, lehnten diese Ablösung ab; sie blieben auf ihrem Platz und schafften bis zum Umfallen vor den Kesseln. Die Mannschaften erfüllte ein unbändiger Stolz und ein brennendes Verlangen, den Kampf fortzusetzen.

Die deutsche Flotte nahm den Weg nach Hornsriff. Die Verbände waren glänzend gesichert durch die Aufklärungsgruppen und leichten Streitkräfte. An Bord der Schiffe begann das Ordnungswerk. Schäden, soweit sie auf dem Marsche zu beheben sind, wurden behoben. Vorbereitungen für eine neue Auseinandersetzung getroffen.

Leichte Streitkräfte beider Flotten gerieten fortlaufend aneinander. Meldungen von diesen Begegnungen, die Admiral Jellicoe erreichten, veranlaßten diesen, dennoch nicht Gefechtsfühlung in größerer Ausdehnung zu suchen. Er ließ durch seinen Minenkreuzer „Abdiel" eine Minensperre legen, hoffend, die deutsche Flotte am nächsten Tage erneut zur Schlacht zu stellen und in diese verseuchten Gewässer abdrängen zu können. Er ließ in dieser kurzen Sommernacht seine Torpedobootszerstörer ununterbrochen zu Angriffen auf das deutsche Gros ansetzen. Der Engländer hoffte für die Morgendämmerung mit dem Einsatz seiner zahlreichen U-Boote, die an der jütischen Küste auf der Lauer lagen. Er hoffte ... aber seine Seele war bedrängt von den schweren, verheerenden Verlusten, von denen die englische Flotte betroffen worden war. Das Bild der sinkenden „Invincible" wollte nicht aus seiner Seele weichen. Seine Flotte hatte auch für ihn alle Erwartungen erfüllt, aber die Vernichtung der Deutschen war ihm bis zu diesem Augenblick nicht gelungen, ja, die Verluste, die er ihnen zugefügt hatte, wogen die eigenen Verluste bei weitem nicht auf.

11 Uhr nachts. Die englischen Zerstörer jagen wieder in Massen auf die deutsche Linie zu. Sie geraten in ein fürchterliches Abwehrfeuer; ein großer Teil von ihnen wird vernichtet. Von deutschen Schiffen werden verschiedentlich englische Zerstörer glatt überrannt. Aber die Nacht ist auch verlustreich für die deutsche Flotte. Im Verlaufe eines Gefechtes, daß die 4. deutsche

brennt der Feuerkampf zu erhöhter Schärfe. „Scharnhorst" sucht nun immer wieder näher heran an den Feind zu kommen. Die Engländer staffeln aber stets sofort ab. Sie wollen der überlegenen deutschen Artillerieführung keine Möglichkeit zur Ausspielung geben. Sie vertrauen auf ihre materielle Überlegenheit, ihre überlegene Schnelligkeit und größere Reichweite. „Scharnhorst" wendet sich mit äußerster Kraft, seine Ruderanlage ist bereits durch Treffer schwer beschädigt, zum letzten Einsatz unmittelbar auf die drei englischen Schlachtkreuzer zu. Sie wird von einem Orkan empfangen. Ihre Vernichtung ist beschlossen. Sie sinkt um 4 Uhr 17 Minuten nachmittags mit wehender deutscher Kriegsflagge. Das Flaggschiff des deutschen Geschwaderführers ist nicht mehr. Nun konzentriert sich das schwere englische Feuer auf die „Gneisenau". Bis 5 Uhr 20 Minuten kämpft das Schiff allein gegen die drei englischen Schlachtkreuzer. Meldung an den Kommandanten, Kapitän z. S. Maerker, daß alle Gefechtsmittel erschöpft sind. Der vordere Turm feuerte den letzten Schuß. Die „Gneisenau" schweigt. Sie ist ganz in Rauch und Pulverdampf gehüllt. Die englischen Schlachtkreuzer feuern weiter auf das Schiff. Das Schiff liegt abgestoppt. Es ist kein Dampf mehr in den Kesseln. Die „Gneisenau" ist zur Zielscheibe für die rasenden Engländer geworden. 5 Uhr 33 Minuten kommt der erlösende Befehl des Kommandanten: „Schiff klar zum Versenken!" Sprengungen erschüttern das brave Schiff. Durch die geöffneten Schleußen dringt die See rauschend ein. Das Schiff nimmt sehr schnell große Mengen Wasser. 5 Uhr 40 Minuten sind alle Überlebenden an Deck versammelt. Ihre Haltung ist mustergültig. Mit einem dreifachen „Hurra" wird von der im Wasser treibenden Besatzung das Kentern und der schließliche Untergang des Schiffes begleitet. — Die Besatzung der beiden untergegangenen Schiffe hat Heldenhaftes geleistet. Es gibt keine Worte, die ihre Tat in ihrer ganzen Ausdehnung zu schildern vermöchten.

Die entlassenen deutschen Kreuzer „Nürnberg" und „Leipzig" wurden von den englischen Kreuzern „Glasgow" und „Kent" gejagt, gestellt und mit Hilfe ihrer überlegenen Artillerie zusammengeschossen. Sie sanken beide in demselben Geiste wie die großen Kreuzer. Einzig der kleine Kreuzer „Dresden" konnte sich in die Unsichtigkeit einer Regenbö retten und entkommen. Ihn aber jagten 17 englische Schiffe monatelang. Sie haben es nicht fertiggebracht, das Schiff im offenen Kampf zu besiegen. Englischer Skrupellosigkeit war es vorbehalten, den kleinen deutschen Kreuzer „Dres-

den" in einem neutralen Hafen zu stellen und ohne Rücksicht auf Neutralität und den Schutz, den sie gewährt, zusammenzuschießen. Die beiden englischen Kreuzer „Kent" und „Glasgow" vollbrachten dieses englische Heldenstück!

Die Leistungen des deutschen Auslandskreuzergeschwaders sind riesengroß gewesen. Daß ihm der Durchbruch nicht gelang, ist tragisches Schicksal. Das deutsche Volk wird die untergegangenen Schiffe, ihren Führer, ihre Kommandanten und Mannschaften niemals vergessen dürfen!

*

Soll ich nun die Taten des zum Handels- und Kreuzerkrieg in den Indischen Ozean entlassenen Kreuzers „Emden" erzählen? Ich habe das an anderer Stelle bereits einmal getan, außerdem ist es von Berufeneren oft genug geschehen. Monate um Monate machte der tapfere Kapitän v. Müller die Schiffahrtsstraßen des Indischen Ozeans unsicher. Er tat der feindlichen Schiffahrt entscheidenden Abbruch, aber er begnügte sich nicht damit allein. Er ging unmittelbar an die Küsten der Feindstaaten heran und beschoß sie aus allen zur Verfügung stehenden Rohren. Die brennenden Öltanks von Madras waren ein Flammenzeichen am Kriegshorizont. Sieben Millionen Liter brennendes Öl erleuchteten dort das Werk der „Emden". Auf hundert Kilometer Entfernung waren noch vierundzwanzig Stunden später die schwarzen Rauchschwaden zu erkennen. Die nächste Unternehmung führte die „Emden" bis fast in den gesicherten Hafen von Colombo. Unter den Augen der Sicherungsstreitkräfte wurde der Dampfer „Tymeric" versenkt. Weitere zahlreiche Schiffe folgten auf dem Wege zum Meeresgrund. Der Wert der Ladungen überstieg jeweils Millionen. — Auf rechte Kaperkriegsart legte der tapfere, ganz auf sich, fast ohne alle Nachrichten aus der deutschen Heimat, angewiesene Kapitän v. Müller den gesamten indischen Handel brach. Die feindliche Schiffahrt im Indischen Ozean wurde vollkommen gestoppt. England war ratlos. Die deutsche Front im Westen wurde wesentlich entlastet dadurch, daß auf das Wirken der „Emden" hin große australische Truppen- und Materialtransporte in den Ausgangshäfen zurückgehalten werden mußten.

Eine der größten Taten der „Emden" aber bleibt der Angriff am 27./28. Oktober 1914 auf den Hafen Penang. Auf dem Felde dieses Angriffes blieb der russische Kreuzer „Schemtschug", blieb außerdem der Zerstörer „Mousquet". Mit wehender Trikolore ging er, von den Granaten der „Emden" zerrissen, auf den Grund.

Die Taten der „Emden" leben in der begeisterten Erinnerung der deutschen Jugend, aller deutschen Soldaten. Der „fliegende Holländer" des Indischen Ozeans, dessen Taten englische Marinefachleute als unmöglich bezeichneten, wurde für uns spätere Kaperfahrer und Freibeuter zum leuchtenden Vorbild. Auch die „Emden" erreichte ihr Schicksal. Nach Monaten erfolgreichsten Kaperkrieges wurde sie von überlegenen Kräften in wehrlosem Zustand vollständig zusammengeschossen. — Ein Teil ihrer Besatzung fand auf dem Schoner „Ayesha" und auf ausgedehnten Landmärschen den Weg in die kämpfende Heimat. Sie brachten endgültige Kundschaft von Glück und Ende der „Emden"!

*

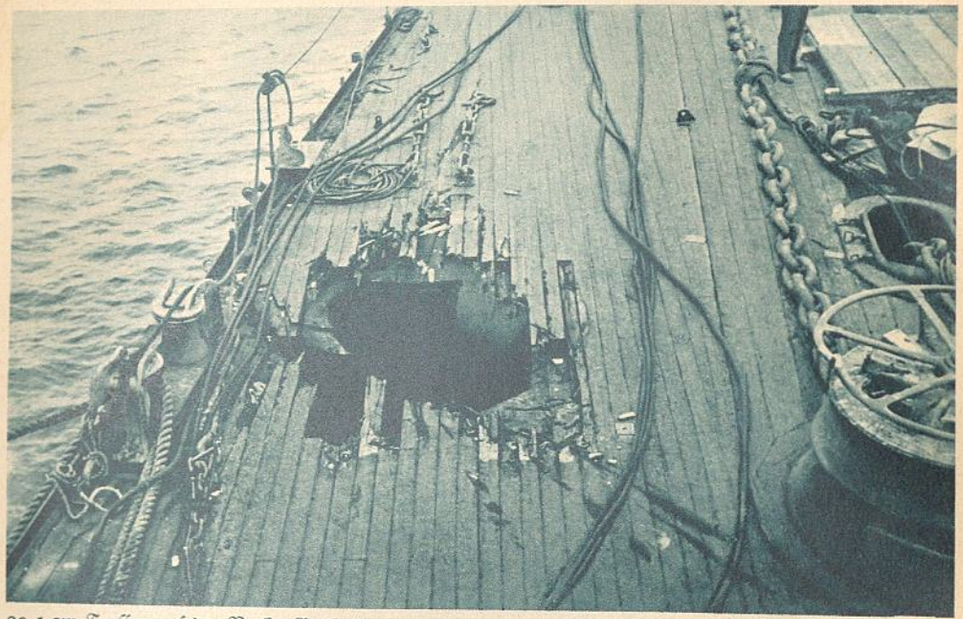
An Amerikas Küsten führte Kaperkrieg der neueste kleine Kreuzer der deutschen Flotte, der Kreuzer „Karlsruhe". Bis zum 4. November 1914 versenkte dieser Kreuzer 17 Dampfer mit 77000 Bruttoregistertonnen und Ladungen von einem Wert, der in seinem Gesamtumfang viele Millionen umfaßt. Sein Ende ist in den Ursachen bis zum heutigen Tage nicht aufgeklärt worden. Nicht von feindlichen Granaten oder Torpedos wurde die „Karlsruhe" zerrissen. Am 4. November 1914 erfolgte in den Torpedoräumen eine schwere Explosion, die das Schiff zum Sinken brachte. Die „Karlsruhe" ging mit ihrem tapferen Kommandanten und 262 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften bei einer Wassertiefe von 4000 Metern unter. 146 Mannschaften und Offiziere konnten sich retten. Sie sammelten sich an Bord des Prisenschiffes „Rio Negro", einem gekaperten, langsamen Frachtschlorren. Aber diesem Frachter gelang unter Führung des ersten Offiziers der „Karlsruhe", Kapitänleutnant Studt, der Durchbruch über den Ozean, durch die englischen Blockadelinien, in die deutsche Bucht, in die Heimat. Am 5. Dezember 1914 lief „Reo Negro" dann endlich in Kiel ein. Der englischen Admiralität war der Untergang der „Karlsruhe" unbekannt geblieben. Sie ließ durch eine ganze Anzahl ihrer Kreuzer die „Karlsruhe" noch bis Mitte März 1915 suchen. Erst dann erhielt sie sichere Nachricht von dem Ende der „Karlsruhe". Fünf Monate lang litt also die englische Schiffahrt unter einem vollkommen unberechtigten Albdrücken. Die „Karls-

ruhe" beunruhigte noch fünf Monate nach ihrem Ende die Entschlüsse der englischen Admiralität.

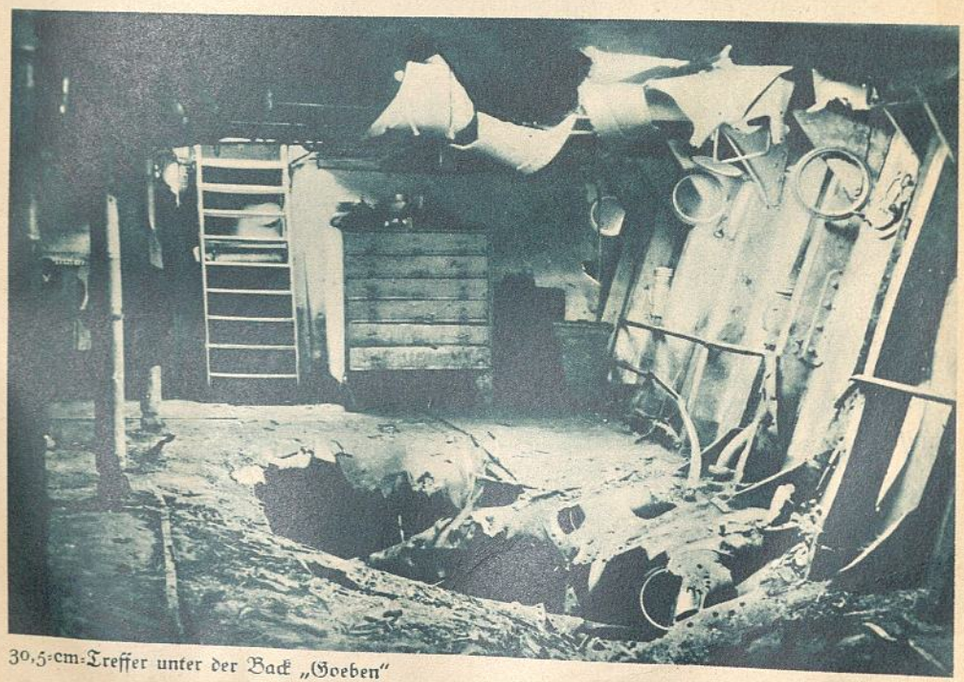
*

Der einzige wirklich kampffähige deutsche Auslandskreuzer an der ostafrikanischen Küste war die „Königsberg" unter ihrem hervorragenden Kommandanten, Fregattenkapitän Looff. Sie wurde vom Kriegsausbruch an der ostafrikanischen Küste überrascht. Es gab auch für die „Königsberg", fern von der Heimat, ohne alle Verbindungen und ohne günstige Stützpunkte nur ein Ziel, den Befehl „Kreuzerkrieg führen" zu erfüllen. Die „Königsberg" raste im August dem Golf von Aden zu. Ihre Geschosse schrien den großen englischen Handelsdampfern ihr gebieterisches „Halt" zu. Die englische und französische Schiffahrt im Golf von Aden und um Madagaskar herum kam vollkommen zum Erliegen. Die Beute, die „Königsberg" machte, war ungeheuer.

Die Küste der deutschen ostafrikanischen Kolonie wurde ganz besonders von den englischen Kapkreuzern unsicher gemacht. Der Kreuzer „Pegasus" jagte ununterbrochen von seinem Liegeplatz Sansibar aus die ostafrikanische Küste ab. Er wurde von den deutschen Schutztrupplern gehaßt. Also beschloß der Kommandant der „Königsberg", die Kolonie von dieser lästigen Plage zu befreien. Deutsche Marinekommandanten kennen immer und überall nur eine Parole: „Angriff!" „Königsberg" marschiert mit hoher Fahrt vor den Hafen von Sansibar. Sonntag, den 20. September 1914, zeigt der Kalender, da läuft bei Tagesanbruch der Kreuzer in den Hafen ein. Er fürchtet die Tücken der Unterwasserangriffe nicht, er fürchtet die Enge der südlichen Hafeneinfahrt nicht, er greift an. Zum Sonntagmorgengruß brüllen die deutschen Geschütze den völlig überraschten Engländer an. Bevor „Pegasus" überhaupt zum Erwachen kommt, ist er bereits von einem deutschen Feuerorkan überschüttet. Die deutschen Sprenggranaten richten im Inneren des Schiffes ungeheure Verwüstungen an. Die Führung fällt bereits mit den ersten einschlagenden Geschossen. Die Hälfte der Mannschaft fällt ebenfalls. Die Deutschen schießen mit einer rasenden Schnelligkeit und Sicherheit. Der „Pegasus" ist schon nach kürzester Zeit nur noch ein einziger Trümmerhaufen. — Die überlebende Besatzung mußte, um dieser Hölle lebend zu entrinnen, die weiße Flagge zeigen. Die englische Kriegsflagge wurde auf Gnade oder Ungnade niedergeholt. „Pegasus" sinkt in

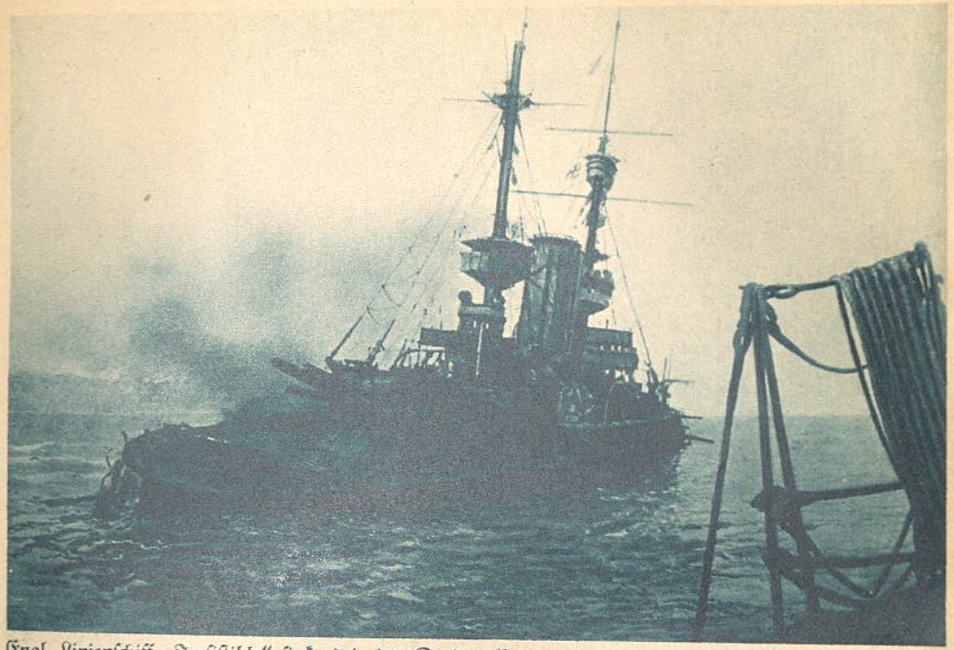


30,5-cm-Treffer auf der Back „Goeben"

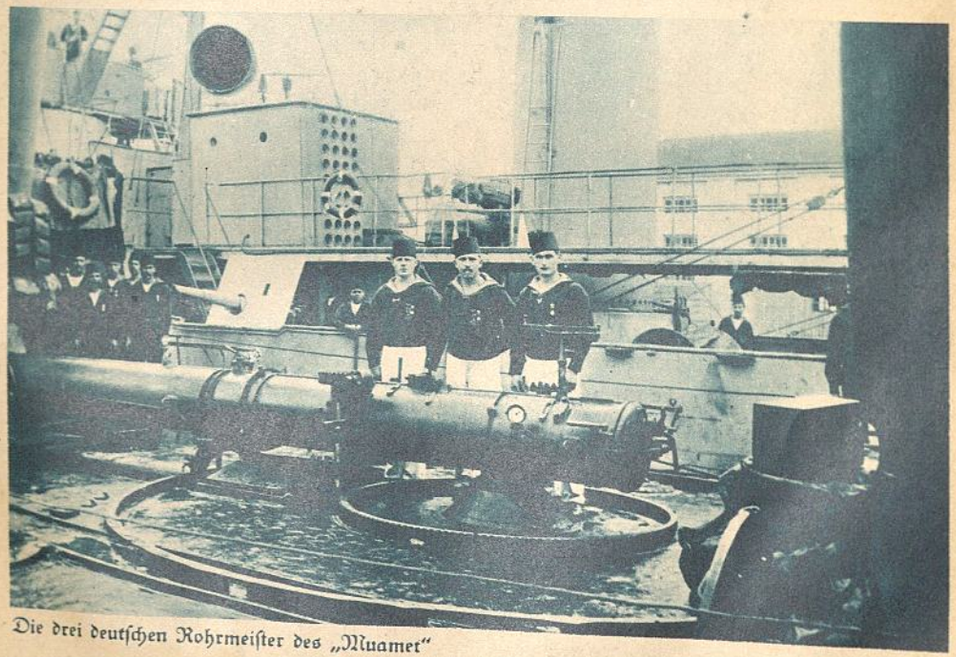


30,5-cm-Treffer unter der Back „Goeben"

Brennende Öltanks (russ. Schwarzmeerküste)

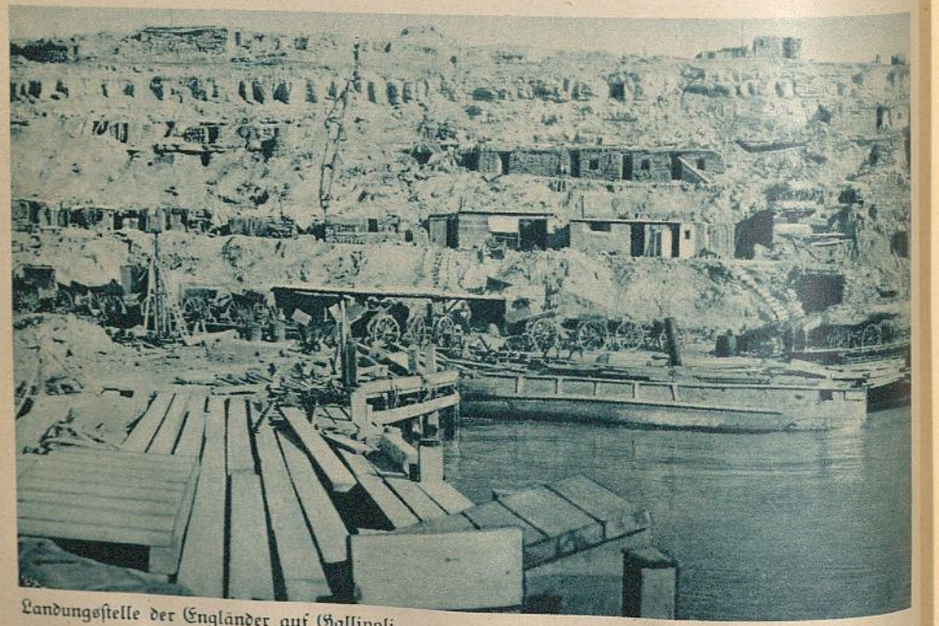


Engl. Linienschiff „Irresistible" sinkend in den Dardanellen



Die drei deutschen Rohrmeister des „Muamer"

Deutsches Marinegeschütz auf Gallipoli



Landungsstelle der Engländer auf Gallipoli

tiefem Wasser. Englands Unbesiegbarkeit auf allen Meeren ist abermals ernstlich erschüttert worden!

Nach diesem Sonntagsbesuch im Hafen von Sansibar, der die Engländer um einen ihrer Auslandskreuzer gebracht hat, kehrte die „Königsberg" nach ihrem Liegeplatz im Delta des Rufidji-Flusses zurück. Dieser Liegeplatz wurde diesmal aber den Engländern endlich bekannt. Die englische Admiralität zog ein großes Geschwader vor dem Rufidji zusammen und blockierte die Ausfahrt der „Königsberg". Ein Entkommen war also nicht mehr möglich. Die englische Admiralität hatte ihre feste Vernichtungsabsicht ausgesprochen in dem Befehl an das zusammengezogene englische Geschwader: „Königsberg" ist zu versenken oder zu zerstören, koste es, was es immer wolle!" — Mit allen Waffen, mit Flugzeugen und Bomben, mit Schiffsversenkungen vor der Ausfahrt aus dem Rufidji, hat das englische Geschwader neun Monate lang die „Königsberg" bekämpft. Einundzwanzig Schiffseinheiten mit 80000 Tonnen wurden gegen die „Königsberg" aufgeboten. Die Überlegenheit der Engländer war erdrückend geworden. Das Kräfteverhältnis stand 27:1. Diesem übermächtigen Ansturm mußte das deutsche Schiff erliegen. Die Besatzung verließ das Schiff. Seine Verteidigung war, nach Erschöpfung aller Kampfmittel, nicht mehr möglich. Der erste Offizier, Korvettenkapitän Koch, sprengte das Schiff, damit es nicht in die Hände des Feindes falle.

Mit wehenden Flaggen ging die „Königsberg" auf den Grund des Rufidji. Eines ganzen englischen Geschwaders hatte es bedurft, um den einsamen deutschen Kreuzer zur Strecke zu bringen, wirklich kein besonderes Ruhmesblatt für die englische Admiralität. Die englische öffentliche Meinung machte keinen Hehl aus ihrer Verärgerung darüber, daß die deutsche Kriegsflagge auf der „Königsberg" über zehn Monate im Rufidji unbesiegt wehen konnte. — Die Besatzung der „Königsberg" kämpfte unter Lettow-Vorbecks Führung weiter für Deutsch-Ostafrika.

*

Die deutschen Auslandskreuzer sind nicht mehr. Ihr Schicksal hat sich erfüllt. Sie haben durch Monate hindurch, fern ihrer heimatlichen Basis, umgeben von einer feindlichen Welt, ihre Pflicht getan und die Erfüllung ihres Eides mit ihrem Leben besiegelt. Die deutschen Auslandskreuzer wurden in ihrer beispiellosen Tapferkeit für uns spätere Kaperfahrer und Frei-

beuter zu leuchtenden Beispielen. An ihren Taten haben wir uns den Mut und die Kraft geholt, um auch unsere Aufgaben für das deutsche geliebte Vaterland zu erfüllen. Freibeutergeist, Kapergeist, deutscher Marinegeist kann durch nichts besser bewiesen werden, als durch die Fahrten und Kämpfe der deutschen Auslandskreuzer. Deutschland beklagte den Untergang seiner stolzen Schiffe und seiner Söhne, aber die tiefe Trauer wurde milder durch das herrliche Bewußtsein, nicht ein deutsches Schiff ist in die Hände der Gegner gefallen.

Mich haben alle Berichte von den Kämpfen der deutschen Auslandskreuzer in tiefster Seele erschüttert. Ich fühlte mich, da ich in vielen Jahren die Meere aller Weltteile befahren habe, ihnen eng verbunden. Ich kannte die Orte ihres Wirkens, mit eigenen Augen habe ich schon vor dem Kriege die Falklandsinseln und Coronel gesehen. Die indischen und ostafrikanischen Häfen, die Ost- und Westküste Amerikas kannte ich von meinen zahllosen Fahrten auf Seglern aus aller Herren Länder. Die Berichte von den Kapererfolgen deutscher Kreuzer haben mich nicht mehr zur Ruhe kommen lassen. Das Beispiel wirkte auch in mir nach, wie es in anderen Marineoffizieren nachwirkte. Dieses Beispiel trieb uns von den großen Schlachtschiffen der Heimatflotte auf die Planken der Kaperfahrer und Hilfskreuzer. — Bevor ich aber davon noch einmal erzähle, möchte ich erzählen von den Taten der zwei Schiffe, die der Kriegsausbruch im Mittelmeer überraschte, von den Taten der „Goeben" und „Breslau", mit derem Schicksal mich viele kameradschaftliche Beziehungen immer verbunden haben. Diese Taten sind so einmalig im Kriegsgeschehen und für unsere Entscheidungen so richtungweisend geworden, daß ich nicht davon schweigen kann!

Die Fahrten der „Goeben" und „Breslau"

„Goeben" und „Breslau", zweifellos kurz vor Ausbruch des Krieges die schnellsten und besten deutschen Auslandskreuzer, hatten seit dem Jahre 1912 im Mittelmeer neben repräsentativen Aufgaben auch solche politischer Art zu erfüllen. Beide Schiffe erweckten das Staunen und den Neid aller im Mittelmeer vertretenen und interessierten Staaten. 1912 stellte die „Goeben" ihre Fähigkeiten das erstemal, und sofort eindeutig, unter Beweis. Die Balkanwirren nahmen von Tag zu Tag zu. Deutsche Interessen, das Leben

deutscher Staatsangehöriger, das Prestige des Reiches schien mehr als einmal ernsthaft gefährdet. Die Reichsregierung ersuchte die oberste Marineleitung um die Entsendung eines größeren Kriegsschiffes zur Wahrung der deutschen Interessen nach dem Bosporus. Auf dem Balkan dröhnten die Geschütze. Die Bulgaren drängten in scharfem Ansturm die Türken immer mehr auf die türkische Hauptstadt zurück. In allen Residenzen des Balkans wurde ein geradezu phantastisches Intrigenspiel auch gegen Deutschland unmittelbar gespielt. Im Bosporus lagen bereits Seestreitkräfte aller großen Nationen. Es gehörte zweifellos zu einem Hauptziel der späteren Feindmächte Deutschlands, für Deutschland den Weg nach dem Orient über die Türkei zu verstopfen.

Die deutsche Politik konnte diesem Spiel nicht länger untätig zusehen. Die rein politische Führung der Geschäfte wurde bei den verschiedenen deutschen diplomatischen Vertretungen auf dem Balkan, besonders aber bei der Hohen Pforte, täglich schwieriger und problematischer. Die Diplomatie brauchte eine kräftige Unterstützung durch eine Demonstration des „bewaffneten Armes". Die „Goeben" war noch inmitten der Erledigung eines ausgedehnten Probefahrtprogramms, als sie der Befehl erreichte, in kürzester Frist nach dem Balkan abzugehen und in ebenso kürzester Frist in Konstantinopel einzutreffen. Die „Goeben", ihre Führung und ihre Mannschaft vollbrachte eine Glanzleistung, die in der ganzen Welt den tiefsten Eindruck erweckte. In acht Tagen raste dieser moderne, große Schlachtkreuzer von seinem deutschen Stützpunkt bis nach Konstantinopel. In diesen acht Tagen sind aber viele Stunden zur Ergänzung seiner Kohlen- und anderen Vorräte im englischen Mittelmeerhafen Malta enthalten. England schaute mit besonders gemischten Gefühlen auf diesen deutschen Schlachtkreuzer und seine Tätigkeit. Die Mittelmeervölker selbst aber haben stets neidlos die deutschen Kreuzer bewundert und ihnen ihre Sympathie entgegengebracht. Eine umfangreiche Friedensarbeit, zahlreiche Besuche an allen Plätzen des Mittelmeeres haben dem deutschen Ansehen außerordentlich genützt.

So lag die „Goeben" 1914 im Hafen von Haifa. Seine Offiziere und ein Großteil seiner Mannschaften feierten mit der deutschen Kolonie. Die vaterländische Stimmung, die treue Verbundenheit der Auslandsdeutschen, besonders mit der deutschen Marine, kam in herrlichen Reden, in Liedern und Trinksprüchen zum Ausdruck. — In Europa aber zogen sich unheilschwangere Wolken zusammen. Der politische Horizont verfinsterte sich nach

dem Mord von Sarajevo schnell in immer zunehmendem Maße. Das Wort „Krieg" war in aller Munde. Noten zwischen den verschiedenen interessierten Regierungen bekamen immer schärfere Formen. Ultimatums wurden gestellt. Der österreichischen Mobilmachung gegen Serbien folgte die russische Mobilmachung gegen die Mittelmächte auf dem Fuße. In Petersburg, London, Paris und Belgrad trieb man systematisch zur Auseinandersetzung mit den Waffen. Der Führer der deutschen Mittelmeerdivision, Admiral Souchon, hörte mit hellem, wachem Ohr das unterirdische Rollen, das die Schüsse von Sarajevo ausgelöst hatten. Er wollte sich von ernsteren Geschehnissen nicht überraschen lassen. Er kannte den Zustand seiner Schiffe, besonders den der „Goeben", allzu genau. Er wußte, daß mit dem Eintritt des Ernstfalles seine Schiffe den höchsten Stand der Gefechtsbereitschaft sofort und schlagartig erreicht haben müßten. Es erwies sich für den Führer der „Goeben" als zwingend, unbedingt unaufschiebbare Erneuerungsarbeiten maschineller Art sofort durch deutsche Spezialarbeiter in Angriff nehmen zu lassen. Eine Ablösung durch ein anderes Schiff kam um diese Zeit schon nicht mehr in Frage. Die „Goeben" ging mit einer Geschwindigkeit von etwa 18 Knoten nach dem österreichischen Hafen Pola. Dorthin hatte die deutsche Marineleitung bereits Arbeiter und Material dirigiert. In ununterbrochener, zäher, alle Kraft beanspruchender Tätigkeit wurde zu allen Tag- und Nachtstunden im Innern der „Goeben" gewerkt. Fast fünftausend Kesselrohre sind dort in kürzester Zeit erneuert worden. — Damit mußte allerdings der Führer, Admiral Souchon, sich zunächst zufrieden geben. Hatte er auch nicht die höchste, auf Probe- und bisherigen Dienstfahrten erzielte Einsatzfähigkeit erreicht, so war ihm doch immerhin die Gewißheit gegeben, daß das Schiff bei Geschwindigkeiten von 22 bis 24 Knoten fest in seiner Hand blieb.

Die politischen Ereignisse überstürzten sich. Die Kriegserklärungen an die Mittelmächte lösten einander am laufenden Bande ab. Rußland! — Frankreich! — England!... Admiral Souchon steht auch den politischen „Überraschungen" nicht sonderlich überrascht gegenüber. Ihm sind die eigenen Erfahrungen aufschlußreicher und als Wissensfundament wertvoller, als die Theorien und politischen Thesen von den deutschen Gesandtschaften und aus der diplomatischen Wilhelmstraße. Er handelte sofort. Er fühlte in seinen Schiffen einen Machtfaktor und war entschlossen, diesen Faktor voll und rücksichtslos gegen den Feind zum Wohle des eigenen Vaterlandes einzusetzen.

Am 2. August ging er mit hoher Fahrt, obgleich im Inneren seiner „Goeben" zu diesem Zeitpunkt noch immer in fieberhafter Tätigkeit erneuert wurde, mit den beiden Schiffen nach der Reede von Messina. Der Führer der deutschen Mittelmeerdivision wollte unter allen Umständen den Franzosen sofort entscheidenden Abbruch tun, indem er die Abtransportierung von Kolonialtruppen aus den afrikanischen Mittelmeerhäfen mit allen Mitteln verhinderte. Dieser Plan war fest in den Verabredungen für den Kriegsfall zwischen den Admiralitäten der Mittelmächte verankert. Er wurde von den Österreichern und von den Italienern nicht eingehalten. Admiral Souchon stand auf der Reede von Messina mit seinen beiden Schiffen allein. Admiral Souchon war überrascht, aber dennoch nicht so, daß er nun ratlos in seinen Handlungen und Befehlen gewesen wäre. Er füllte gegen alle Schwierigkeiten, die zu diesem Zeitpunkt die italienischen Behörden ihm bereits machten, auf der Reede von Messina seine Vorräte nach bestem Vermögen auf. Der Überblick über die besondere Lage im Mittelmeer für die beiden deutschen Schiffe war allerdings alles andere als rosig. Sie standen, nicht einmal in voller Gefechtsbereitschaft, einer überwältigenden Übermacht gegenüber. Wo war das auf den Kriegsschauplätzen 1914 für die deutsche Flotte und für die deutschen Armeen nicht der Fall? — Admiral Souchon verlor den Mut auch dann nicht, als er bei den Besprechungen mit seinen Offizieren die verzweifelte Lage schilderte. Fern der Heimat, ohne jeden festen Stützpunkt, ohne Nachrichten und Befehle, stehen die beiden Schiffe 15 feindlichen Linienschiffen, 13 großen Kreuzern, 5 kleinen Kreuzern, zahllosen Torpedobooten, U-Booten, Hilfsschiffen usw. gegenüber. Der Durchbruch nach der Heimat wurde durch die englische Kriegserklärung illusorisch. Seine Durchführung hätte sehr bald mit dem hoffnungslosen Zusammentreffen mit der englischen Flotte geendet. Durch die Straße von Gibraltar war sowieso ein Durchkommen unmöglich. Auf die österreichische Flotte rechnete der Admiral nach der Enttäuschung von Messina nicht mehr. Er wußte, daß er vollkommen allein und auf sich gestellt war. Er rechnete auch nicht mit der wohlwollenden Neutralität irgendeiner der Mittelmeerstaaten. Die Schwierigkeiten des „verbündeten" Italien bei der Kohlenübernahme in Messina hatten da bereits eine allzu deutliche Sprache gesprochen.

Tiefe Nacht liegt über der Reede von Messina. Die deutschen Schiffe haben nur die nötigsten Lichter gesetzt. Auf ihnen ist ein gespenstisches Leben.

Die Funker in den Funkzentralen fangen die Nachricht von der Kriegserklärung Frankreichs an Deutschland auf. Des Admirals Gesicht hellt sich auf. Die Würfel sind gefallen. — Befehle gehen in die Heiz- und Maschinenräume. „Breslau" wird verständigt. Beide Schiffe machen Dampf. Als der Morgen graut, sind beide Schiffe längst von der Reede von Messina verschwunden. Sie stehen am 4. August vor den französischen Afrikahäfen. Der Befehl zur Feuereröffnung ergeht an die artilleristische Führung beider Schiffe. Ein ungeheurer Schlag erschüttert beide Schiffe zugleich. Die deutschen Geschütze flammen auf. Die deutschen Granaten gelten als Morgengruß den Verschiffungsanlagen für das algerische Korps der Franzosen. Die Verluste sind für die Franzosen ungeheuer groß. Die deutschen Granaten jagten in ungeheuer schneller Feuerfolge in Schuppen, Schiffe und Hafenanlagen. Brände entstehen. Die französischen Batterien antworten fast überhaupt nicht. Die beiden deutschen Schiffe blieben vollkommen ungetroffen und unbeschädigt. Die erste Probe für Mann und Material war bestanden. In Paris, bei der französischen Admiralität, bei dem französischen Generalstab schlug die Nachricht von der erfolgreichen Beschießung der nordafrikanischen Häfen mit ungeheurer Wirkung ein. Es ergingen sofort Befehle, die Verschiffung der afrikanischen Korps zu verschieben. — „Goeben" und „Breslau" hatten ihr Ziel erreicht. Sie zogen sich von der afrikanischen Küste zurück. Der Führer der deutschen Kreuzer erwog die neue Marschroute, die durch den Befehl der deutschen Marineleitung gegeben war. In den Antennen der „Goeben" fing sich noch in der Nacht vor dem Unternehmen gegen die afrikanische Küste der Funkspruch der deutschen Seekriegsleitung: „Bündnis geschlossen mit Türkei. ‚Goeben', ‚Breslau' gehen sofort nach Konstantinopel!"

Dieser Befehl ergab für den Führer der deutschen Mittelmeerdivision die Direktiven für alle weiteren Unternehmungen. Er eröffnete mit einem Schlage die Aussicht, die deutschen Schiffe dem Vaterland erhalten, mit ihnen gegen alle Feinde des Deutschen Reiches kämpfen zu können!

Die deutschen Mannschaften hatten den Feind gespürt. Die deutschen Schiffsgeschütze hatten ihre Geschosse dem Feind entgegengeschleudert. Die Begeisterung der Besatzungen war ungeheuer. Diese Begeisterung brauchte der Admiral für die kommenden Tage. Er mußte von den Schiffen und den Mannschaften das Äußerste an Anstrengungen verlangen, wenn er der jagenden feindlichen Flotte entgehen und das Ziel Konstantinopel, den Bosporus erreichen wollte. Fast zweitausend Kilometer trennten ihn von seinem Ziel. Es war nur dann im gefechtsbereiten Zustand zu erreichen, wenn eine erneute Kohlenübernahme ermöglicht wurde. Für diese Maßnahme kam immer wieder nur die Reede von Messina in Frage. Zwar lagen die bisher mit den Italienern gemachten Erfahrungen wie ein Schatten über dieser Absicht, aber es gab keine Wahl. Es mußte versucht werden. Mit möglichster Eile strebten die beiden Schiffe der Straße von Messina zu. Sie hatten keine überflüssige Zeit mehr, denn die Haltung Englands deutete darauf hin, daß auch seine Kriegserklärung an Deutschland jeden Augenblick zu erwarten stand.

Auf dem Marsch nach der Reede von Messina kommen am 4. August, vormittags, starke englische Streitkräfte in Sicht. In aller Stille wird auf „Goeben" und „Breslau" „Klar Schiff zum Gefecht!" durchgeführt. Die englische Kriegserklärung war zwar noch nicht erfolgt, aber niemand konnte wissen, was der Zufall vermochte. Die Schiffe erwiesen sich als große Einheiten der englischen Mittelmeerflotte, gesichert durch eine Reihe kleiner Kreuzer. — Einer der dramatischsten Augenblicke ist gekommen. Die deutschen Kreuzer fahren in voller Gefechtsbereitschaft an den englischen Schiffen vorüber. Ein einziger Schuß konnte hier eine Katastrophe hervorrufen. Dieser Schuß blieb aus. Die deutschen Schiffe passierten die langsamer fahrenden Engländer. Der Befehl des Admirals Souchon aber beorderte alle Kräfte in die Maschinen- und Heizräume, in die Bunker. Es galt für ihn, vor den Engländern einen wesentlichen Vorsprung zu gewinnen. Die beiden Schiffe liefen hohe Fahrt. Die nachfolgenden Engländer kamen langsam, aber sicher, außer Sicht.

„Goeben" und „Breslau" ankerten wieder auf der Reede von Messina. In drückender Augusthitze begann die ungeheuer schwere Arbeit der Kohlenübernahme aus deutschen Mittelmeerhandelsdampfern. Die italienischen Behörden fuhren in der Taktik „der kalten Schulter" fort. Nur mit unsäglicher Geduld und nach stundenlangen Verhandlungen war die Übernahme der Kohlen im Hafen von Messina möglich geworden. Auf der „Goeben" wurde durch Funksprüche der deutschen Admiralität die Tatsache bekannt, daß die englische Regierung am 4. August an Deutschland nun doch den Krieg erklärt hatte. Die Stunden dehnten sich schmerzlich lange hin. Dem Führer der deutschen Schiffe wuchs die Ungeduld im Herzen. Die Nachrichten, die er über den Feind und über alle Möglichkeiten des Durchbruchs

erhielt, stimmten ihn durchaus nicht rosig. Die österreichische Flotte hatte es aus vielerlei Gründen ablehnen müssen, den deutschen Schiffen zu helfen. Tausend Unannehmlichkeiten und zeitraubende Maßnahmen brachte der Aufenthalt in Messina mit sich.

Am 6. August mittags waren die Mannschaften nicht mehr in der Lage, das Kohlen fortzusetzen. Ein Zustand der tiefsten Erschöpfung hatte auf den beiden Schiffen die Mannschaften und die Offiziere ergriffen. Wenngleich der Admiral einsah, daß die übernommenen Kohlenmengen zur Bewältigung des Durchbruches nach den Dardanellen bei weitem nicht ausreichten, so mußte er doch, schweren Herzens allerdings, den Befehl geben, das Kohlen abzubrechen und die Schiffe fertig zu machen zum Insee-gehen.

Um 5 Uhr nachmittags sind die Schiffe einigermaßen soweit gebracht, daß sie auslaufen, in See gehen können. In allen Kesseln ist Dampf aufgemacht. Die beiden Schiffe warten auf den Befehl ihres Führers. Durch widersprechende Nachrichten aus Berlin, die von dem Führer der deutschen Schiffe verlangten, zunächst den Durchbruch nach den Dardanellen zu unterlassen und den Durchbruch nach der Adria zu versuchen, verzögerten sich die Entscheidungen des Führers. Er schob die Weisungen des Auswärtigen Amtes, die mit politischen Einsichten den ersten Befehl zum Durchbruch nach Konstantinopel entkräften wollten, in einer entscheidungsschweren Stunde einfach beiseite und befahl das Auslaufen der beiden Schiffe und den Durchbruch durch das östliche Mittelmeer nach dem Bosporus!

Die beiden deutschen Kreuzer jagen nach dem Osten. Sie manöverieren in glänzenden, taktischen Zügen die ganze feindliche Flotte aus. Alle Streitkräfte Englands und Frankreichs, die auf die deutschen Kreuzer angesetzt wurden, hatten das Nachsehen. Am 10. August gelang den beiden Kreuzern das Einlaufen in die Dardanellen. Als die Abenddämmerung hereinbricht, gehen sie in den Dardanellen vor Anker. Englische Streitkräfte, die sich zeigen, kommen zu spät, beweisen aber durch ihre Anwesenheit immerhin, daß der Kampf um die Minute, den die deutsche Führung erfolgreich gekämpft hatte, nicht zu früh gewonnen wurde!

Mit einem Gefühl unbändigen Stolzes betrachtete der Befehlshaber seine beiden Schiffe. Sie hatten mehr geleistet, als unter diesen besonderen Umständen eigentlich mit Recht von ihnen gefordert und erwartet werden konnte. Wohl waren auf „Goeben" vier Opfer durch Verbrühungen und

Erschöpfung zu beklagen! Aber das Ergebnis versöhnte mit diesen Opfern. Die beiden Schiffe gingen zwar durch „Kauf in den Besitz der türkischen Regierung" über, aber in Wirklichkeit warteten sie nur auf den Augenblick, da die Feindmächte ihr Ränkespiel in Konstantinopel verloren haben und die Türkei an der Seite der Mittelmächte in den Krieg eintreten würde. — Bis zu diesem Tage kam über die Besatzungen der beiden Schiffe eine entsagungsvolle Zeit mühevoller Kleinarbeit. Auf allen Gebieten der türkischen Aufrüstung und Mobilmachung wurden sie eingesetzt. Es ist geradezu erstaunlich, was die Offiziere und Mannschaften der beiden Schiffe geleistet haben auf dem Gebiete der Ausbildung und Bewaffnung türkischer Fahrzeuge, türkischer Forts, türkischer Kampfformationen. — Die Kleinarbeit kostete viel deutschen Schweiß und noch mehr deutsche Geduld.

Im Oktober tritt dann die Türkei an der Seite der Mittelmächte in den Krieg ein. Jetzt ist die Zeit für „Goeben" und „Breslau" wieder gekommen. Sie jagen in den letzten Oktobertagen durch die Fluten des Schwarzen Meeres den russischen Häfen zu. Am 29. Oktober wurde Sewastopol sehr unsanft von den schweren Granaten der deutschen „Goeben" aus dem Schlaf gerissen. Die Salven rollten in ununterbrochener Folge den Befestigungen, dem Hafen und seinen Anlagen, den Schiffen, die im Hafen liegen, zu. Die Verwüstungen, die sie anrichten, sind unbeschreiblich. Die Öltanks und Getreidesilos in Noworossisk fliegen unter den Einschlägen der Granaten von der „Breslau" in die Luft. Feodosia wird unter deutscher Führung von dem Kreuzer „Hamidieh" mit größtem Erfolg beschossen. Minen werden an allen russischen Schiffahrtsstraßen in großen Mengen gelegt. In der Straße von Kertsch laufen russische Schiffe auf und sinken. Der moderne Seekrieg wurde unter der Führung deutscher Offiziere durch die deutschen Schiffe unterstützt, von neueinexerzierten türkischen Einheiten in das Schwarze Meer an die Küsten Rußlands getragen. Vier Jahre lang hat vor allem die „Goeben" im Schwarzen Meer der ganzen russischen Flotte die Kampfhandlungen aufgezwungen. Ganz bewußt wird auch dem Laien, wie groß die Taten der deutschen Kreuzer waren, wenn er hört, daß die „Goeben" von November 1914 bis 1918 bei Unternehmungen im Schwarzen Meer gegen die gesamte russische Flotte 15553 Seemeilen zurücklegte. Die Leistungen der „Breslau" sind in dieser Hinsicht noch um vieles größer. Sie legte in derselben Zeit annähernd 36000 Seemeilen zurück. — Die Taten der „Goeben-" und „Breslauleute" sind so bedeutungsvoll und

so vielseitig, daß sie zu schildern mir selbst ein ungeheures Erlebnis werden würde. Zu meinem Bedauern reicht aber der Platz dieses Buches nicht aus dafür, außerdem haben Berufenere als ich das ebenfalls längst vor mir schon getan. — Auf mich haben alle Nachrichten, die mich von den Kriegsschauplätzen im Schwarzen Meer und vor den Dardanellen erreichten, einen bestimmenden Eindruck gemacht. — Uns, die wir Dienst bei der Flotte in der Nord- und Ostsee taten, dämmerte allerdings damals nur sehr schwach, daß die Unternehmungen des Admirals Souchon, sein Durchbruch durch die sämtlichen feindlichen Mittelmeerstreitkräfte, seine kühne Fahrt nach dem Bosporus auch eine riesengroße politische Bedeutung hatte.

Admiral Souchon hat gewußt, weshalb er den Befehl, der ihm den Durchbruch nach der Adria, nach dem österreichischen Stützpunkt Pola, nahelegte, nicht beachtete, sondern allein seinem Instinkt und seinen eigenen politischen Erfahrungen folgte und den Durchbruch nach den Dardanellen, den die Engländer in ihrer Seekriegsgeschichte als eines der kühnsten Unternehmen des Weltkrieges überhaupt bezeichnen, ertrotzte. Dieser Entschluß ist in seinen Folgerungen von weitgehender Bedeutung geworden. Der Eintritt der Türkei, Bulgariens in den Weltkrieg auf Seite der Mittelmächte, die dauernde Schließung der Dardanellen für die Feindmächte, der Zusammenbruch Rußlands, schwerste Schädigungen Englands und Frankreichs vor den Dardanellen usw. sind aus diesem Entschluß entstanden. Die Taten der „Goeben" und „Breslau" werden unsterblich fortleben.

Die Ritter der Tiefe

Man könnte sie auch nennen die Freibeuter der Tiefe. Denn eine ihrer Hauptaufgaben bestand doch im Verlaufe des Krieges in der Führung des Handelskrieges, des Kaperkrieges, der Freibeuterei. Wir Freibeuter über dem Wasser haben in ihnen stets die besten, gleichgesinnten Kameraden gesehen. Von ihnen, auf engstem Raume allerdings, zu erzählen, ist für mich, der sein ganzes Leben unter den Begriff einer dauernden Freibeuterei auf Schiffe, Herzen und Hirne gestellt hat, eine willkommene Aufgabe. Tiefe Freundschaften verbinden mich auch heute noch mit zahlreichen U-Bootkommandanten und U-Bootfahrern. Sie sind im dauernden Kampf gegen Element und Feind zu herrlichen Kameraden geworden. Ihr Wort ist ein Handschlag, ihr Handschlag gilt ihnen soviel wie ihre Ehre!

Ein einziger Sturmwind der Begeisterung ging durch das deutsche Volk, als Kapitänleutnant Weddigen mit seinem „U 9" von seiner erfolgreichen Fahrt gegen die englische Küste wieder in seinen Heimathafen einlaufen konnte. Drei englische Kreuzer waren von ihm versenkt worden. Die Brauchbarkeit der deutschen U-Bootwaffe ist damit für alle Zeiten bewiesen worden. Dabei war der Erfolg Weddigens nicht der erste deutsche U-Bootserfolg gegen feindliche Kriegsschiffe. Auf den vorausgegangenen Unternehmungen der deutschen U-Boote gegen die englische Küste und gegen die englische Flotte konnten wichtige Erfahrungen gesammelt, vor allen Dingen aber auch die Beunruhigung der englischen Admiralität durch die Anwesenheit deutscher Unterseeboote in den englischen Gewässern, unmittelbar vor den englischen Flußmündungen und Flottenstützpunkten, wesentlich gesteigert werden. Eines dieser Unternehmen ließ den Kommandanten des U 21, Kapitänleutnant Hersing, zum erfolgreichen Torpedoschuß auf den englischen Kreuzer „Pathfinder" kommen. „Pathfinder" sank vor dem Firth of Forth, also unmittelbar vor der englischen Küste am 5. September 1914. — Die deutschen U-Boote setzten ihre Unternehmungen, die in allererster Linie der Auskundschaftung der Stützpunkte und des Aufenthaltes der „Großen Flotte" dienstbar gemacht werden sollten, dauernd fort. Sie waren allerdings dabei nicht sonderlich vom Glück begünstigt. Es traten Verluste an Booten ein. Die englische Flotte wurde nicht gefunden. So wurde den U-Bootskommandanten eine andere Aufgabe gestellt. Sie hatten die zahlreichen Truppentransporte über den Kanal zu stören und Einzeltransporter anzugreifen und zu versenken.

Am 22. September 1914 sieht sich der Führer von „U 9", Kapitänleutnant Weddigen, plötzlich bei Maas Feuerschiff den drei englischen, sichernden Kreuzern „Aboukir", „Cressy" und „Hogue" gegenüber. Er wagt sofort, ohne zu zögern, den Angriff. Die drei Kreuzer werden von seinen Torpedos gefaßt und sinken schnell. Weddigen kehrt in seine Ausgangsbasis Helgoland zurück. England war erschüttert über diesen Verlust. Gewiß ist der Kampfwert der drei veralteten englischen Kreuzer kein sonderlich hoher gewesen, aber das englische Prestige hatte einen furchtbaren Stoß erlitten. Die englische Admiralität ahnte die ganze Gefährlichkeit der deutschen U-Boote. Sie beschloß einschneidende Maßnahmen gegen diese aufkommende Gefahr. Weddigen ist später bei einer Unternehmung gegen die Großkampfschiffe der englischen Flotte, auf die er zum Schuß kam, mit seinem Boot

„U 29" und seiner Besatzung untergegangen. Zuvor aber hatte er das Glück, mit seinem alten Boot „U 9" in der Nordsee am 15. Oktober zum Schuß zu kommen und den englischen Kreuzer „Hawke" zu versenken!

Die Erfolge deutscher U-Boote gegen feindliche Kriegsschiffe häuften sich im Laufe des Krieges. Ich erinnere nur an die Taten eines Hersing, eines Walther usw. Kapitänleutnant Hersing gelang es am 25. und 27. Mai 1915, in den Dardanellen die englischen Linienschiffe „Triumph" und „Majestic" zu versenken. „U 24" versenkte in der Neujahrsnacht 1915 im Kanal das englische Linienschiff „Formidable". Vernichtet wurden durch Torpedoschüsse von „U 12" das englische Kanonenboot „Niger", von „U 27" das englische U-Boot „E 3", durch „U 27" unmittelbar vor Calais der englische Kreuzer „Hermes". In der Ostsee schoß „U 26" den russischen Panzerkreuzer „Pallada" in den Grund, ebenso den Minenleger „Jenissei". „U 22" fiel der englische Hilfskreuzer „India" vor der norwegischen Küste zum Opfer. „U 52", unter Führung von Kapitänleutnant Walther, versenkte auf dem Marsch nach dem Mittelmeer das Linienschiff „Suffren". Auf Minen von „U 73" stieß das englische Linienschiff „Russel" vor Malta und sank. Einem Torpedoschuß von „U 64" fiel das französische Linienschiff „Danton" zum Opfer. Das Register der deutschen Erfolge ist lang. Die deutschen Kommandanten suchten den Feind vor allen Küsten, selbst unmittelbar in seinen gesicherten Stützpunkten auf, sie jagten im Mittelmeer, im Atlantik, im Kanal und in der Nordsee. Die englische Admiralität mußte den größten Teil ihrer Zerstörer dauernd zum Schutze der englischen Küste und der englischen Transporte und Einheiten gegen U-Boote der eigenen Flotte entziehen. Die Führer der Flotte beklagten sich verschiedentlich bitter über diese Maßnahmen der englischen Admiralität. — Aber die deutschen U-Boote tauchten überall dort auf, wo man sie am wenigsten erwartete. Sie kreuzten bereits im ersten Kriegsjahr in der irischen See und gefährdeten den Handelsverkehr immer mehr. Die englische Nervosität stieg. Die Deutschen bauten auf Grund der gewonnenen Erfahrungen größere Boote, Boote, deren Reichweite phantastische Formen und Ausmaße annahm. Vor den Azoren tauchen plötzlich deutsche U-Kreuzer auf. Durch die Straße von Gibraltar finden deutsche U-Boote ihren Weg in das von England souverän beherrschte Mittelmeer. Deutsche U-Boote und ihre Kommandanten werden zu einem Schrecken für die englische Admiralität. Die Gegenmaßnahmen verschlingen geradezu phantastische Summen. — Die deutsche Regierung

und die deutsche Seekriegsleitung entschließt sich zum rücksichtslosen U-Boothandelskrieg. Deutsche U-Bootbesatzungen und ihre Kommandanten verstehen diesen Entschluß in seiner ganzen Tragweite. Jetzt ist die Reihe ganz an ihnen, der bedrängten Heimat zu helfen. Feindlicher Schiffsraum wird in unausdenkbarem Umfang versenkt. Der Kaperkrieg mit U-Kreuzern ist auf der ganzen Linie entbrannt. Er droht England in ernsteste Schwierigkeiten zu stürzen. Die wirtschaftliche Depression im meerbeherrschenden Britenreich hat beängstigende Ausmaße angenommen. Die englische Admiralität ist den offensten und rücksichtslosesten Angriffen in der englischen Öffentlichkeit ausgesetzt. Der Kampf gegen die U-Boote wird mit allen Mitteln, fairen und noch mehr mit unfairen geführt. Die Tätigkeit der deutschen Ritter der Tiefe wirkt sich in England derart beängstigend aus, daß die englische Admiralität zu einer wahnsinnigen, zahlenmäßigen Überschätzung der deutschen U-Boote kommt. Bei den Waffenstillstandsverhandlungen 1918 verlangt die englische Admiralität durch ihre Vertreter in der Waffenstillstandskommission die sofortige Ablieferung von mindestens dreihundert deutschen U-Booten. Es ist dem deutschen Vertreter außerordentlich schwer, dem Gegner zu beweisen, daß Deutschland niemals über solche Mengen an U-Booten verfügte. — Die deutschen U-Boote und U-Kreuzer liegen auf allen Transport- und Schiffahrtsstraßen auf der Lauer. Sie kreuzen monatelang und erledigen ihre Beute mit einer unfaßbaren Präzision. Aber ihr Kampf wird schwerer von Tag zu Tag. Die Transportzüge werden von schnellen Zerstörern immer besser gesichert. — U-Bootfallen lauern in Gestalt harmloser Kauffahrteifahrer. Die Kommandanten der deutschen Boote müssen ihre Beute schon, und das immer öfter, mitten aus den Geleitzügen herausschießen. — Dazu bereitet die deutsche Politik dem rücksichtslosen Einsatz der U-Bootwaffe immer größere Schwierigkeiten. Es kommt zu Auseinandersetzungen zwischen der politischen und militärischen Führung des Deutschen Reiches, in denen die Intrige und die Politik den Erfolg davontragen. Der Schöpfer der deutschen Flotte, der Großadmiral v. Tirpitz, wird verabschiedet. Die Gesichter der Ritter der Tiefe werden unerbittlich hart, als sie sich in ihrem Wirken durch Maßnahmen vom grünen Tisch Einschränkungen gefallen lassen müssen. Sie können diese Maßnahmen nicht verstehen. Für sie gibt es nur diese Folgerung: schwer kämpft die deutsche Heimat, schwer kämpfen die deutschen Armeen, die Versorgung beider mit den allernotwendigsten Lebensmitteln wird immer problematischer. Der

Feind hält seine Hungerblockade mit eiserner Konsequenz aufrecht! Also kann die Parole nur heißen, Kampf mit gleichen Mitteln. Rücksichtslosen Einsatz von allen verfügbaren Booten fordern die Kommandanten. Einen unsichtbaren Gürtel wollen sie aus Stahl und dem ebenso stählernen Willen ihrer Mannschaften um England legen. Absperren wollen sie den Feindmächten die Überseezufuhren! — Die Krise, in die England durch das erfolgreiche Wirken der deutschen U-Bootwaffe geriet, konnte tödlich werden. Der Fall des Großadmirals v. Tirpitz hat in England ein großes, erleichtertes Aufatmen geschaffen. Diesen Mann und seine Konsequenz hatte England zu fürchten. Nun war er nicht mehr. Die Angstträume wichen von den Herren der englischen Admiralität. Die Politik machte eine der schärfsten deutschen Waffen über Nacht stumpf!

Die Ritter der Tiefe bissen auch jetzt die Zähne aufeinander und taten ihre Pflicht. Sie führten Handelskrieg, allein und in ganzen Verbänden, aber die Erfüllung ihrer Pflicht wurde von Tag zu Tag gefährlicher. Die einschränkenden Bestimmungen für den Angriff, am grünen Tisch der Theoretiker erfunden, schufen ihnen Gefahrenquellen über Gefahrenquellen. Manches Boot ist so nicht mehr in seinen Heimathafen zurückgekehrt. Ob es jenen Herren der hohen Politik jemals zum Bewußtsein gekommen ist, was es für Kommandanten und Mannschaften bedeutete, wochen-, monatelang auf engstem Raum, in ununterbrochener Gefahr für Boot und Mannschaft in der endlosen Einsamkeit der See Dienst zu tun für ein Vaterland, dessen politische Führung diesen Dienst noch dazu dauernd erschwerte! U-Bootsdienst und Kaperkrieg sind wohl die entsagungsvollsten Aufgaben für deutsche Männer im Kriege geworden. Die Erfolge der deutschen U-Bootsleute und -kommandanten sind so groß, daß eigentlich jedes Lob vor ihnen schweigen muß. Wenn man bedenkt, daß es dem Kapitänleutnant Max Valentiner im Oktober 1915 gelungen ist, in wenigen Tagen 22 feindliche Dampfer und 3 Segler mit zusammen zirka 70000 Tonnen zu versenken, dann kann man ermessen, welche Ergebnisse bei rücksichtslosem Einsatz der gesamten Waffe erzielt hätten werden können. — In England waren gefangene U-Bootsleute die bestgehaßten Menschen dieser Erde. Sie wurden zumeist in der gemeinsten Weise, wie Verbrecher, behandelt. Diese Wut spricht deutlich genug dafür, welchen Eindruck der Kampf der deutschen U-Boote auf die englische Seelenhaltung bereits gemacht hatte.

Mit heiligster Begeisterung hatten die U-Bootskommandanten und U-

Bootsbesatzungen, diese Auslese von Männern aus der deutschen Flotte, im Vertrauen auf das Recht der guten Sache sich der Lösung der gestellten Aufgaben unterzogen. — Die Nachgiebigkeit der deutschen Regierung dem Verlangen der USA. gegenüber, die die Einstellung des uneingeschränkten U-Bootkrieges forderten, löste sich als schwere seelische Bedrückung bei den U-Bootfahrern und überhaupt in der ganzen Marine aus!

So kam eines Tages die Versenkung der mit Munition, getarnt durch genügend Passagiere, vollgestopften „Lusitania" durch den U-Bootkommandanten Schwieger. Die Weltpresse erging sich in einem unerhörten hysterischen Geschrei. Die Tatsachen wurden verdreht nach allen Regeln der Kunst. Die englischsprechende Öffentlichkeit hatte einen Diskussionsstoff gegen diese verfluchten Deutschen. An die eigene Schuld dachte damals in England niemand. Aber auch in Deutschland fanden sich leider genug Stimmen, die den U-Bootkrieg verurteilen zu müssen glaubten. Mit Humanität wollte man Krieg führen, mit Humanitätsduseleien befrachtet, sollten unsere U-Kreuzer gegen den Feind fahren. Sie haben sich viel gefallen lassen müssen, die deutschen Ritter der Tiefe, die Mannen von der U-Bootwaffe, die Treuesten der Treuen! — Aber die U-Bootwaffe blieb sich treu bis zum bitteren Ende. Sie blieben die Ritter der Tiefe und als solche unerbittlich um des Vaterlandes willen.

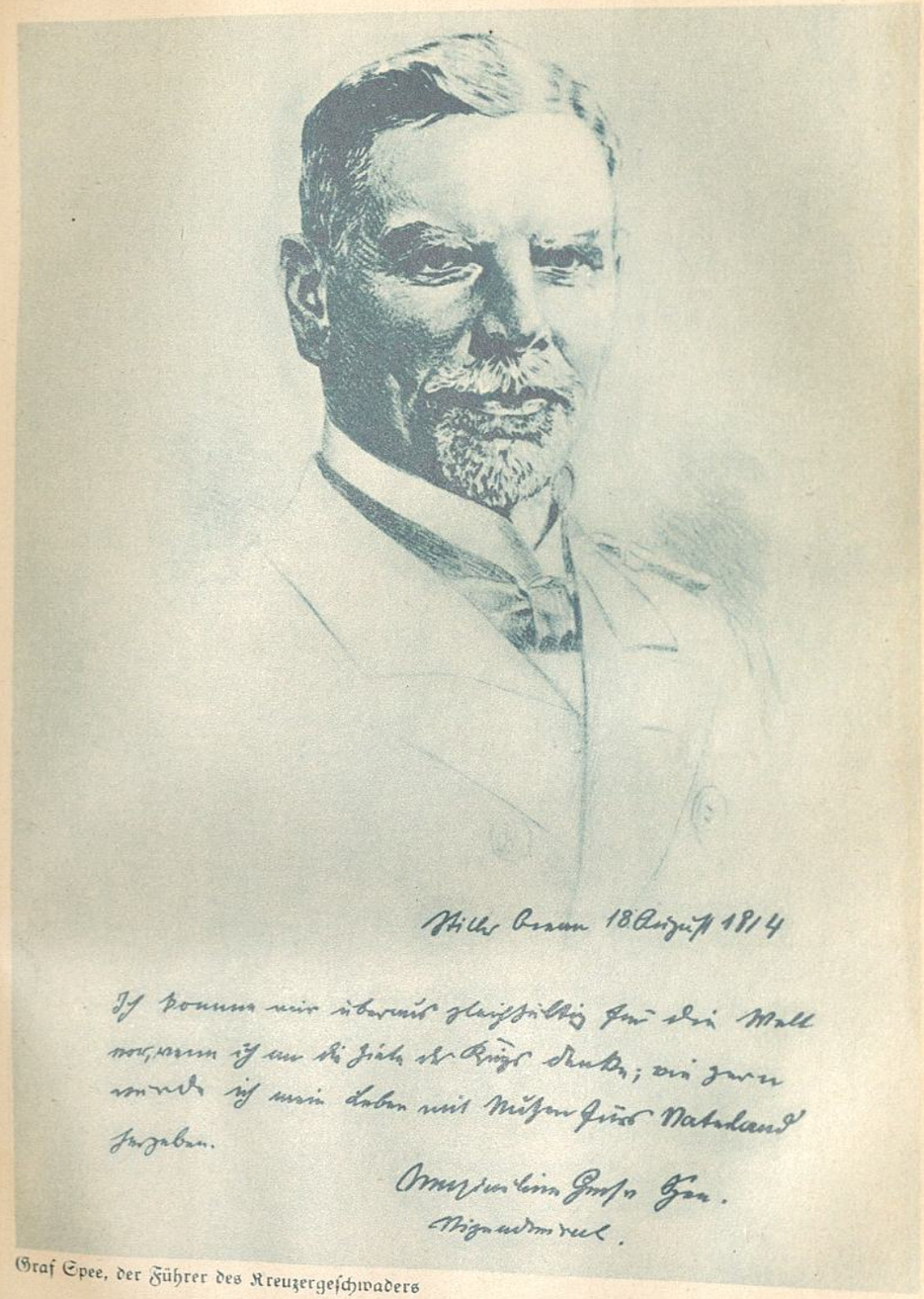
Blockadebrecher! — Kaperfahrer! — Freibeuter!

So will ich nunmehr endlich erzählen von den Fahrten deutscher Blockadebrecher, von den Abenteuern der deutschen Hilfskreuzer, von den Husarenstückchen deutscher Kaperfahrer, von den Leiden und Freuden des Freibeutergewerbes. Um des Vaterlandes willen traten sie alle die Fahrt auf die Meere an, um des Vaterlandes und seiner tiefsten Not willen hißten sie auf ihren Schiffen zugleich mit den Flaggen einen himmelstürmenden Idealismus und eine Opferbereitschaft, die selten in der Welt geworden waren.

Freibeuter! Piraten! nannten die Engländer, besonders die deutschen Hilfskreuzer, die dazu bestimmt wurden, nachdem die deutschen Auslandskreuzer der feindlichen Übermacht erlegen waren, Handelskrieg auf allen Schiffahrtswegen zu treiben. Der uns zugedachte Schimpf hat uns wenig geschadet, uns aber noch weniger in unserem Ehrgefühl getroffen. Wir führten nicht Handelskrieg aus blutrünstigen, eigennützigen Zwecken! Durch das

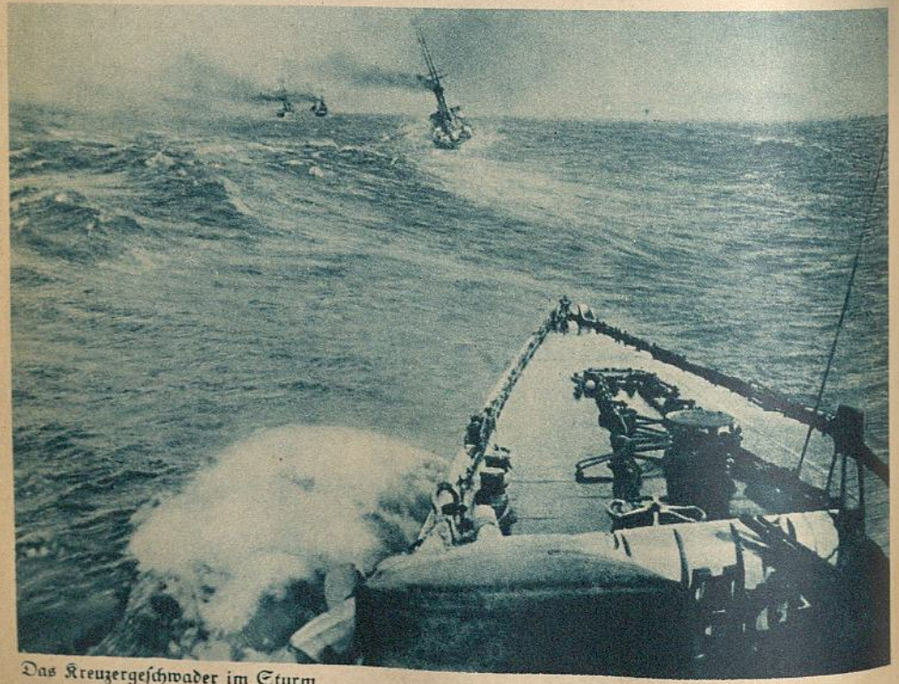
Führen unserer heiligen, deutschen Seekriegsflagge, als Schiffe der deutschen Flotte legitimiert, fühlten wir uns als vollberechtigte Kriegsschiffe. Unser Ziel blieb immer und überall, wo wir auch kämpften, stets das eine, dem Vaterland gilt es zu helfen! Englische Blockade drohte die deutsche Heimat zum Erliegen zu bringen. Deutschland ist durch den Willen der Gegner von jeder überseeischen Zufuhr abgeschnitten. Es leidet bittersten Mangel an den notwendigsten Rohstoffen und Lebensmitteln. — Haben aber die Gegner das Recht zum Hungerkriege gegen wehrlose Kinder, Frauen, Greise und Greisinnen, dann können sie uns das Recht, Krieg gegen ihre eigenen Handelsschiffe zu führen, ihre Schiffe zu kapern, als gute Prisen anzusehen oder zu versenken, nicht streitig machen. Staatliche Vollmachten waren uns mit der Flaggenverleihung gegeben. Freibeuter und Kaperfahrer nennen wir uns selbst mit großem Stolz, aber wir fassen diese Worte in einem anderen, weiteren, höheren Sinne. Nichts von dem ehrenrührigen Tun und Treiben mittelalterlicher Piraten haftete unserem Kampf für die Heimat mehr an. Die Hetzpresse der ganzen Welt kann uns nicht kränken, wenn sie damals und wenn sie heute immer wieder das Wort „deutsche Piraten" gebraucht. Jawohl, wir sind Freibeuter und werden es immer bleiben! Im Kriege kämpften wir auf Schiffen um Schiffe, heute müssen wir Deutsche an allen Stellen dieser Erde um Verständnis für unsere Art und um Achtung für unsere Nation kämpfen. Jedes Herz, das wir kapern, bedeutet uns einen Triumph; jedes Verständnis, das wir für unser nationales Eigenleben erringen, belohnt den Freibeuter in uns schöner, als es Orden zu tun vermögen. Wir kämpfen nicht aus egoistischen Motiven, das haben wir auch im Krieg nicht getan, wir kämpfen um der Vernunft willen, um unseres Vaterlandes und seiner Größe willen. Wir lieben unsere Heimat und unser Volk nicht weniger, als es die anderen Völker dieser Erde auch tun. Will uns die Welt daraus einen Vorwurf machen? — Deutschland ist für uns Deutsche überall dort, wo wir leben und unsere Sprache sprechen. Für Deutschland wagen wir Deutsche alles! Um Deutschlands willen wurden wir Freibeuter! Wer will uns dessen zeihen? — — — —

Ein großer Teil der großen deutschen Handelsschiffe, die bereits in Friedenszeiten von der Marineleitung zur Verwendung als Hilfskreuzer ausersehen waren, befand sich 1914 in allen möglichen ausländischen Häfen, zumeist weit von ihrem Heimathafen entfernt. Die Ausrüstung und In-Dienst-Stellung dieser Hifskreuzer durfte nicht in neutralen Häfen erfol-



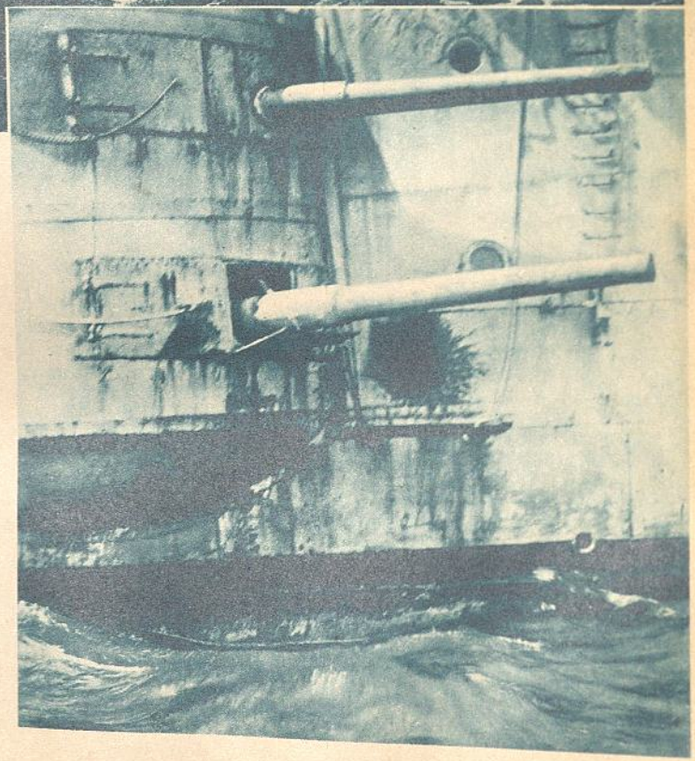
Graf Spee, der Führer des Kreuzergeschwaders

Kreuzergeschwader in Valparaiso



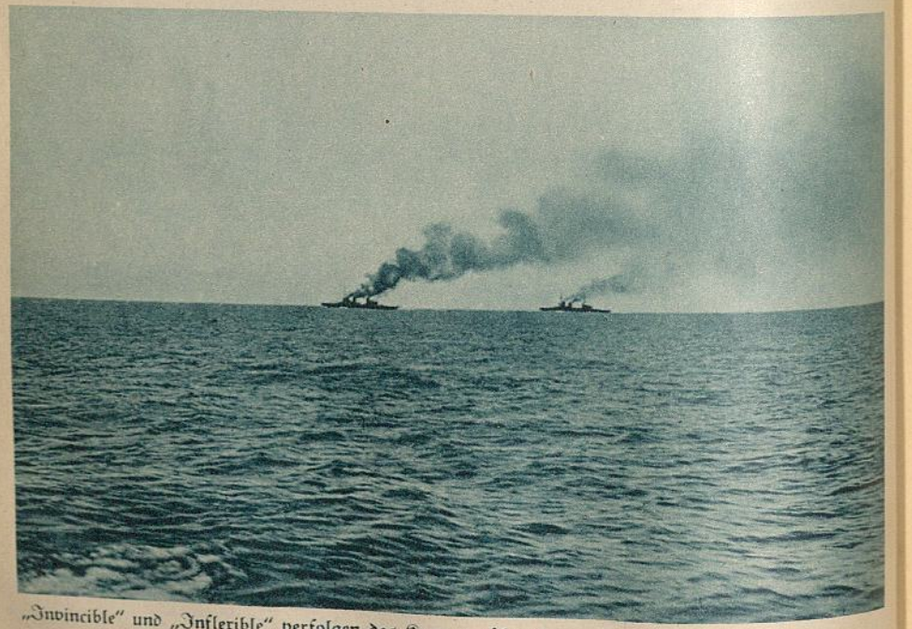
Das Kreuzergeschwader im Sturm

Seeschlacht bei Coronel



Treffer auf „Kent"
durch 10,5 cm
S. M. S. „Nürnberg"

„Scharnhorst" und „Gneisenau" vor der chilenischen Küste



„Invincible" und „Inflexible" verfolgen das Kreuzergeschwader

gen. Sie konnte höchstens erfolgen an überseeischen Stützpunkten oder auf freiem Meer. Überseeische Stützpunkte aber besaß 1914 Deutschland fast überhaupt nicht. Die völlige Haltlosigkeit des Vorwurfs, unser Vaterland habe 1914 einen Angriffskrieg führen wollen, viel, leider allzu viel, in der internationalen Presse verbreitet, kann durch nichts besser bewiesen werden als dadurch, daß in Deutschland keinerlei Besorgnis um seine großen Überseeschiffe bestand. Hätten solche Absichten in Deutschland bestanden, so hätte man selbstverständlich die großen Schiffe rechtzeitig in die Heimathäfen zurückgerufen oder überhaupt nicht erst aus diesen auslaufen lassen. Deutschland hatte keinerlei Angriffsabsichten. Es wurde selbst im ungünstigsten Augenblick vom Kriegsausbruch überrascht.

In Europa war die Hölle entfesselt. Die Völker trafen mit allen modernen Kriegsmitteln aufeinander und zerfleischten sich. Im Hafen von Neuyork liegt bei Kriegsausbruch der große Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kronprinz Wilhelm", eines der schönsten und modernsten Schiffe der deutschen Passagier- und Handelsschiffahrt. Nach den Weisungen der deutschen Admiralität lief dieses Schiff am 3. August mit hoher Fahrt aus dem Neuyorker Hafen aus. Sein Ziel waren die Bahama-Inseln. In deren Nähe stand in abwartender Stellung der deutsche Kreuzer „Karlsruhe". Die Ausrüstung des herrlichen Schiffes zum deutschen Hilfskreuzer nahm nur wenige Stunden in Anspruch. Sie mußte in beschleunigtem Tempo auf freier See durchgeführt werden, da nach dem lebhaften Funkverkehr starke englische Streitkräfte in der Nähe zu vermuten waren. Der erste Navigationsoffizier des Kreuzers „Karlsruhe" hatte kaum die Brücke des neuen Hilfskreuzers, als dessen nunmehriger Führer, betreten, als im hellen Augustvormittagslicht dunkle Rauchfahnen sich am Horizont zeigten. Der englische Panzerkreuzer „Suffolk" näherte sich in hoher Fahrt. „Karlsruhe", die an „Kronprinz Wilhelm" zwei 8,8-cm-SK und ein Maschinengewehr abgegeben hatte, drückte sich vor dem aufkommenden Engländer, ebenfalls „Kronprinz Wilhelm", unter Ausnützung seiner hohen Geschwindigkeit. — Der Führer des neuen Hilfskreuzers, Kapitänleutnant Thierfelder, führte sieben Monate lang im mittleren und südlichen Atlantik erfolgreichen Kreuzerkrieg. Der Hilfskreuzer erbeutete in einer Jagd von 250 Tagen 15 Schiffe, zumeist natürlich Engländer, mit Ladungen von sehr hohem Wert. Die Versorgung des an sich verhältnismäßig großen Schiffes und seiner zahlreichen Besatzung wurde auf Freibeuterart aus den Beuteschiffen

vorgenommen. Wahre Musterstücke an seemännischer Führung und an Disziplin unter der Besatzung sind die zahlreichen Kohlenübernahmen auf offener See, aus deutschen und aus Beuteschiffen. Unglaubliche Ausdauer und eine Zähigkeit ohnegleichen gehörten dazu, diese schwierigen Manöver bei schlechtem Wetter durchzuführen. Schon aus diesem Grunde haben die großen Kähne mir niemals die rechte Liebe abgewinnen können. Sie sind mir stets zu abhängig in der Versorgung gewesen. Gehen solch einem Koloß die Kohlen zur Neige, schon sitzt er hilflos da, eine wehrlose Zielscheibe für aufdampfende Gegner!

Und „Kronprinz Wilhelm" tat weit über die Weisung des deutschen Admiralstabes, das Schiff bei seiner sehr schwierigen Lage, zwischen außerordentlich zahlreichen Feinden, in einem neutralen Hafen aufzulegen, seine Pflicht. Die Schiffsführung vermochte es, das Schiff so in Ordnung zu halten, daß seine Fahrbereitschaft noch auf lange Zeit gesichert erschien. Leider aber machte die Versorgung immer größere, fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Die Hetzpresse erzielte in der ganzen Welt überraschende Erfolge. England benutzte seine Vormachtstellung zu einem unerträglichen Druck auf die Neutralen und erzielte eine gewisse Unduldsamkeit den deutschen Schiffen und den deutschen Vertrauensleuten in den neutralen Häfen gegenüber. In der Mannschaft traten Zeichen einer immer deutlicher werdenden allgemeinen Erschöpfung auf. Die Moral der gesamten Mannschaft war gut, ihre Disziplin ausgezeichnet; aber der Mangel an allem, besonders an Kohlen und Lebensmitteln, ließ einen Abbruch der Kreuzerfahrten für geraten erscheinen. In Newport News legte der Kommandant des Schiffes, Kapitänleutnant Thierfelder, das Schiff auf ausdrückliche Weisung des deutschen Admiralstabes auf. „Kronprinz Wilhelm" mußte seine Tätigkeit als Kaperfahrer einstellen. Seine Verdienste sind groß gewesen. Er hatte über sieben Monate die Schiffahrt auf den großen Schiffahrtsstraßen beunruhigt und wesentliche Streitkräfte der Engländer zu deren Sicherung gebunden.

*

Die Krane rasselten im Hafen von Buenos Aires noch immer am 15. August 1914. Der deutsche Dampfer „Cap Trafalgar" löschte seine wertvolle Ladung. In der Mannschaft war es bereits bekannt geworden, daß das Schiff sofort nach erfolgter Löschung in den Dienst der deutschen Flotte als Hilfskreuzer gestellt werden sollte. Der deutsche Marineattaché kam

eines Tages an Bord. Alle nichtdeutschen Mitglieder wurden abgemustert. Für das Schiff wurde Auffüllung seiner Kohlen- und Proviantvorräte bis zur äußersten Grenze angeordnet. Die Besatzung sollte durch Mitglieder der Besatzung des Kanonenbootes „Eber" ergänzt werden. Es bedeutete für die betreibenden Stellen und Männer keine Überraschung, daß die argentinischen Behörden der Auffüllung der Bestände große Schwierigkeiten bereiteten. Untersuchungen auf das Vorhandensein von Waffen, Munition und Geschützen erfolgten durch die argentinischen Hafenbehörden. Sie verliefen zwar erfolglos, aber die Anwesenheit eines deutschen Schiffes im Hafen von Buenos Aires genügte bereits, dem französischen Dampfer „Luetia" einen solchen Schrecken einzujagen, daß er die Ausfahrt nicht wagte. — Um den aufgetauchten Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung zu entgehen, bestimmte die Schiffsführung das Auslaufen des Schiffes nach Montevideo. Die Kohlenvorräte konnten dort aufgefüllt werden. Mit höchster Fahrt lief nun der neue Hilfskreuzer „Trafalgar" zunächst aus dem Hafen aus und von der Küste ab. Die Täuschung der Bewachungsfahrzeuge gelang ausgezeichnet. „Cap Trafalgar" trifft mit dem ausrüstenden Kanonenboot „Eber" an der Trinidad-Insel zusammen. In mühevoller Arbeit, unter tausend kleinen, auftauchenden Hemmungen, gelingt die Übernahme der Geschütze vom „Eber", es gelingt ferner eine neuerliche Ergänzung des Kohlenvorrates aus drei eingetroffenen Kohlendampfern. Das Kanonenboot „Eber" verließ den neuen Hilfskreuzer, um nach „Bahia" zu gehen. Sein Schicksal war es, dort aufgelegt zu werden. Der neue Hilfskreuzer aber steuerte Kurs nach Norden. Kreuzerkrieg zu führen, dazu war auch er bestimmt. Aber er konnte seinen Kurs nicht lange halten. Eine Ansteuerung von Rocas-Inseln erwies sich infolge der immer bedrohlicheren Nähe von zahlreichen feindlichen Einheiten als undurchführbar. Die auf die Linie Rocas bestellten Kohlendampfer waren außerdem bereits von dem deutschen Kreuzer „Karlsruhe" in Anspruch genommen worden. „Cap Trafalgar" entschloß sich, zu den bei Trinidad noch immer wartenden Kohlenschiffen zurückzukehren und die restlichen Kohlen zu übernehmen.

Am 14. September wurde „Cap Trafalgar" beim Kohlenübernehmen von einem großen Dampfer aufgeschreckt. Es handelte sich um den englischen, weit überlegenen Hilfskreuzer „Carmania". Es entwickelte sich ein scharfes Gefecht zwischen den beiden Hilfskreuzern. „Cap Trafalgar", obwohl in der Bestückung weit unterlegen, wehrte sich tapfer. Aber sein Schick-

sal war besiegelt. Er war nicht mehr schwimmend zu erhalten und wurde von seiner Mannschaft gesprengt. Die deutsche Mannschaft wurde gerettet und von dem deutschen Dampfer „Eleonore Woermann" nach La Plata gebracht. Der Kommandant, zwei Offiziere und 12 Mitglieder der Besatzung blieben allerdings in diesem Gefecht.

Der englische Hilfskreuzer konnte sich, schwer beschädigt und brennend, nur mühsam durch schnellste Flucht vor der Vernichtung schützen. Die deutsche Mannschaft hatte ausgezeichnet gekämpft. Die Verluste des Engländers betrugen 9 Tote und 26 Verwundete.

Der zweite deutsche Hilfskreuzer hatte, kaum in Dienst gestellt, den Weg auf den Grund des Meeres gehen müssen!

*

So könnte ich noch erzählen von den Hilfskreuzern „Kaiser Wilhelm der Große", von der Ausrüstung der Hilfskreuzer im fernen Tsingtau, von der kühnen Fahrt des deutschen Kohlendampfers „Bethania", von anderen Hilfskreuzern. Aber oft ist in ihrem Schicksal dieselbe Entwicklung vorhanden, oft sind ihre Taten zu gleichliegend. So will ich denn nur noch erzählen von den wirklichen Blockadebrechern, von der „Möwe", vom „Meteor", vom „Schwarzen Schiff", dem Hilfskreuzer „Wolf", von dem tragischen Untergang des „Leopard" und von meinem „Seeadler".

*

Die russische Front war im Frühjahr 1915 bereits auf erhebliche Zufuhren an Kriegsmaterial aus den Weststaaten angewiesen. Es gab für diese Zufuhren nur einen einzigen Weg. Da der Seeweg durch die Ostsee von den deutschen Ostseestreitkräften gesperrt war, blieb nur der längere Weg nach dem nordrussischen Hafen Archangelsk übrig für einigermaßen sichere und umfangreiche Transporte. Absichten dieser Art wurden dem deutschen Chef des Generalstabes bekannt. Er beschloß, mit Hilfe der Marine in einem entsprechenden Unternehmen auch diesen Weg für die Russen ungangbar zu machen.

Die Marine richtete den englischen Dampfer „Vienna", den der Kriegsausbruch im Hamburger Hafen überrascht hatte, als Minenleger ein. Seine Bestückung mit Geschützen und Torpedobreitseitrohren war bald genug vollendet. Zum Führer des Unternehmens wurde der Kapitänleutnant v. Knorr

bestimmt. — Mit etwa zehn Seemeilen Geschwindigkeit schlich dieser in „S. M. S. Meteor" umgetaufte Engländer an der norwegischen Küste ungesehen entlang. Zur Sicherung des ganzen, außerordentlich wichtigen Unternehmens wurde er von einem U-Boot begleitet. In härtester Arbeit, bei diesigem, nebligem Wetter legte „Meteor" in aller Ruhe etwa ein Dutzend Minensperren über eine unverhältnismäßig große Entfernung aus. Etwa 300 schwere Minen warteten vom 7. Juni 1915 an auf ihre Opfer. Und diese Opfer stellten sich bald genug ein. In den Sperren des „Meteor" blieben eine ganze Anzahl Schiffe mit wertvollsten Frachten hängen. Ihr Schicksal war besiegelt. Die eintretenden Schiffs- und Ladungsverluste wurden für die Russen außerordentlich schmerzlich. — „Meteor" nahm seinen Rückmarsch durch das Kattegatt, versenkte da so im Vorbeigehen zwei Dampfer mit Konterbande und legte sich einen schwedischen Dampfer mit wertvoller Ladung als kleines Anhängsel zu. Mit dieser Prise lief „Meteor" wieder in Kiel ein.

Lange aber rastete das Schiff nicht. In seinem nächsten, allerdings auch letzten Unternehmen erwies es sich als außerordentlich geschickter und kühner Blockadebrecher. Das Eierlegen hatte den Leuten vom „Meteor" ausgezeichnet gefallen, also wurde es wiederholt. Aber diesmal nicht an der arktischen Grenze, sondern „immer mit die Vorderbeene richtig im Trog", unmittelbar vor einer viel benutzten englischen Basis. Dem Firth of Moray strebte diesmal der „Meteor" mit immerhin 300 netten Minen an Bord zu. Englischen Kriegsschiffen vor die Nase wollte man diese Dinger legen. Die Nächte im August sind kurz; man muß sie nützen, wenn man die Blokkade durchbrechen will. Mit höchster Fahrt jagte, soweit man bei 14 Seemeilen Fahrt von jagen reden kann, der gute „Meteor" unter Anwendung von allerhand Schlichen und Listen zwischen den Zerstörern und Fischdampfern, die in zwei Linien Bewachung spielten, durch. Auch das gelang wieder einmal ganz nach Wunsch. Die Minen wurden an den vorbezeichneten Stellen gelegt. Aber der Teufel will es, daß da so eine olle armierte Kruke auf den Wellen immer näher reitet und vom „Meteor" mit ihrem albernen Scheinwerfer Erkennungszeichen fordert. Ja, das ist natürlich peinlich, nöch? Also mußte „Meteor" da nun mal ein bißchen weggehen. Ja, da ging aber wieder viel zuviel Zeit verloren und der Morgen durfte ja schließlich auch nicht gerade in den feindlichen Linien abgewartet werden; also wurden die Minen restlos geworfen und dann aber feste Dampf auf und rückwärts,

durch die englischen Bewachungslinien orientiert! Na, das gelingt ja denn mit Tagesanbruch auch nochmal ganz leidlich. — Ja, das ist also doch schon allerhand, trotz aller Blockade, trotz aller Bewachungsfahrzeuge, unmittelbar unter der englischen Küste Minen in solchen Mengen zu legen, und noch dazu mit einem ursprünglich englischen Schiff.

Aber „Meteor" hat noch immer nicht genug. Ihm ist noch immer oder nun erst recht der Kamm geschwollen. Also: „Ran an den Feind!" heißt es auf seinen Planken, als am Morgen auf dem Rückmarsch der englische Hilfskreuzer „The Kanney" in Sicht kommt. Was will der Engländer von mir, denkt der Kommandant des „Meteor"! Wer lang fragt, geht lang irr! Er setzt ihm einen Torpedo in den Leib und befunkt ihn aus allen Rohren. Das ist ja nun am hellen Morgen nicht sehr freundlich von dem Deutschen, aber es hilft für alle Fälle. Der Engländer reagiert in gewünschter Weise und sinkt. So nebenbei, denkt „Meteor", was brauchen die Engländer Grubenholz, und versenkt den dänischen Segler „Lason", der solches Zeug in rauhen Mengen geladen hat. Die Besatzungen des Engländers und des Dänen werden an Bord genommen.

Bei Hornsriff aber erreicht auch den „Meteor" sein Schicksal. Vier englische Kreuzer schneiden ihm den weiteren Weg nach dem Heimathafen in unmißverständlicher Weise ab. Die Dänen und Engländer kommen um das Vergnügen eines Aufenthaltes in Deutschland. Sie müssen auf ein schwedisches Fischerfahrzeug umsteigen. Der „Meteor" muß, gesprengt von der eigenen Besatzung, auf den Grund, denn in englische Hände darf er nicht fallen. Die deutsche Besatzung segelt mit einem Fischkutter nach dem nächsten deutschen Stützpunkt. So sind diese verteufelten Deutschen nun einmal!

*

Mit einem Bananendampfer, mit dem der Ostafrikanischen Fruchtkompagnie gehörenden Dampfer „Pungo" errang der Korvettenkapitän Graf zu Dohna unsterblichen Ruhm als Kaperfahrer und Blockadebrecher. In den Wintern 1915/1916 und 1916/1917 durchbrach dieser außerordentlich stark gebaute deutsche Dampfer unter dem Namen „Möwe" zu mehreren Malen die englische Blockade. Das reinste Maskenschiff war die gute „Möwe". Nicht weniger wie drei verschiedene Gesichter konnte sie, dank ihrer Veränderungs- und Tarnungsmöglichkeiten, zeigen. Sie war ausgezeichnet mit mehreren 15-cm- und 10,5-cm-Geschützen und zwei Torpedo-

rohren bestückt, trug aber außerdem noch eine enorm hohe Anzahl Minen mit sich. So an die 500 Stück gedachte Graf Dohna anläßlich seiner ersten Unternehmung, beginnend kurz vor Jahresschluß 1915, den Engländern in den Weg zu streuen. Eine glückhafte Ausfahrt und ein glückhafter Beginn des ganzen Unternehmens stand wie ein guter Stern über der „Möwe". Als alter Schwede trödelte sie, gesichert durch das aufklärende „U 68", aus der Elbmündung nord- und dann nordwestwärts. Der Durchbruch durch die englische Blockadelinie wurde bis zum 2. Januar 1916 bewerkstelligt. Es ging bei diesem Unternehmen trotz aller Vorsicht und erhöhter Wachsamkeit der Engländer alles nach Wunsch. In der Abenddämmerung befleißigt sich die „Möwe" der anstrengenden Arbeit des Minensperrelegens. Ausgerechnet die Nordspitze Schottlands hat sie sich dazu herausgesucht. Ausgerechnet bei Kap Warth muß dieser Blockadebrecher seine gefährliche Fracht der See anvertrauen. Um die Nordwestspitze Schottlands dampft einige Tage später, die „Möwe" hat längst den freien Ozean gewonnen, das englische Linienschiff „King Edward VII." Und schon sitzt dieser stolze Kahn der Engländer auf einem von den „Möweneiern". Die Verwirrung an Bord des Schlachtschiffes ist ungeheuer. Sein Untergang ist besiegelt.

„Möwe" führte unter der Maske eines englischen Dampfers im Nordatlantik fröhlichen Kaper- und Kreuzerkrieg. Sie hatte ihr eigentliches Tätigkeitsfeld gefunden. In kaum sechs Wochen versenkte sie 14 feindliche Dampfer und ein Segelschiff. Zwei englische Dampfer, „Westburn" und „Appam", werden als Hilfsschiffe von der „Möwe" ausgerüstet. Besonders die „Appam" erwies sich als ausgezeichnete Prise. Neben allen möglichen wertvollen Dingen, hatte sie eine kostbare Menschenfracht an Bord: englische Seeoffiziere, einen englischen Gouverneur usw., weiterhin aber vor allen Dingen 36549 englische Pfund ungemünzten Goldes. Willkommene Beute ist das für unser armes Vaterland. Aber Graf Dohna ruhte nicht. Seine erste Fahrt endete, da die „Möwe" unbedingtester Auffrischung, besonders in ihren Maschinen und technischen Einrichtungen, bedurfte, am 4. März 1916 bei Hornsriff. Die deutsche Flotte nahm ihn dort wieder in ihren Schutz auf. Zweimal hatte die „Möwe" die Engländer genasführt und die Blockade in kühnen Manövern durchbrochen. Freibeuterei großen Stils hatte ihr Kommandant über zwei Monate getrieben.

Im November 1916 trat die „Möwe", trat Graf Dohna mit der „Möwe"

die zweite große Blockadebrecher- und Kaperfahrt an. Sie führte ihn bis nach Island im Norden, im Süden bis an das Kap der guten Hoffnung. Ihre Erfolge sind noch größer als die der ersten. Alle Dampferlinien wurden unsicher gemacht. 21 Dampfer und 5 Segelschiffe wurden erbeutet und versenkt. 119600 Brutto-Registertonnen Schiffsraum ging den Feindbundstaaten verloren. Der englische Dampfer „Jarrowdale" wurde als Prise mit sehr wertvoller Ladung und 469 Gefangenen in die Heimat geschickt. Er erreichte unter dem Kommando des Leutnants z. S. Badewitz Swinemünde. „Jarrowdale" wurde später deutscher Hilfskreuzer und als solcher von den Engländern an der norwegischen Küste versenkt.

Graf Dohnas Erfahrungen wurden von den späteren Freibeutern im vollen Umfang ausgenutzt. Seine Taten gaben der deutschen Heimat in übergroßer Begeisterung neuen Auftrieb. Die Mannschaft der „Möwe" wurde ausgezeichnet und mit Begeisterung überall empfangen. — Die „Möwe" aber versah nach ihrer zweiten Fahrt als Kaper wieder ihren alten, wesentlich weniger aufregenden Dienst in der Ostsee!

*

Freibeuterfahrten sind stets Fahrten auf Tod und Leben gewesen. Mit langsam laufenden Schiffen Freibeuterei, Kaperkrieg zu treiben, dieser Entschluß blieb im Weltkrieg allein der deutschen Admiralität vorbehalten. Sie hat ihn fassen können, denn sie wußte in der deutschen Kriegsflotte ein unerschöpfliches Reservoir an Mannschaften und Offizieren, die geradezu darauf brannten, aus der Untätigkeit auf den großen Kriegsschiffseinheiten herauszukommen, an den Feind näher heranzukommen, ihm entscheidenden Schaden auf den Meeren dieser Erde zuzufügen. Einer der erfolgreichsten Kaperer aber wurde der deutsche Korvettenkapitän Nerger. Um sein Kaperschiff und seine Mannschaft hat sich förmlich ein Kranz von Geschichten und Legenden gebildet. Als das „Schwarze Schiff" ist es in die Geschichte der Handelskriegsunternehmungen eingegangen, als das „Schwarze Schiff" wird es in der Erinnerung, besonders der deutschen Jugend, weiterleben.

S. M. S. „Wolf", so hieß der schwarze Freibeuter, der am 30. November 1916 den Kieler Hafen verließ. Als Frachtschiff „Wartenfels" der Bremer Hansa-Linie hatte es Jahr um Jahr die Meere im friedlichen Frachtverkehr befahren. Im Kieler Hafen allerdings war eine gründliche Wandlung mit ihm vorgegangen. In aller Heimlichkeit, Spione und Nachrichtendienstler,

Verräter und Spitzel lauerten in allen deutschen Flottenstützpunkten, war „Wolf" mit 15-cm-Geschützen und Torpedoapparaten ausgerüstet worden. Bei der Ausrüstung als Hilfskreuzer hatte man alle mit den bisher in Dienst gestellten Hilfskreuzern gemachten Erfahrungen berücksichtigt. Die Geschütze waren fabelhaft getarnt, ebenso die vier Torpedoapparate. Der Bauch aber des „Wolf" nahm Hunderte von Minen auf. Seine Laderäume wurden bis an die Grenze ihres Fassungsvermögens mit Kohlen, Kohlen und immer wieder Kohlen angefüllt. Der Weg, der dem „Wolf" vorgeschrieben war, war ein langer Weg. Bis vor die Häfen des englischen Kolonialreiches, bis vor die großen Welthäfen Südafrikas, Asiens und Australiens sollte „Wolf" sich wagen und dort, nach einem genau vorbereiteten Plan, Minensperren legen. Proviant nahm der „Wolf" für 15 Monate an Bord. Die Besatzung, weit über dreihundert Köpfe, wurde unter strengster Hütung des Geheimnisses aus den besten Mannschaften und Offizieren zusammengestellt. „Wolf" aber erhielt als erster aller Hilfskreuzer noch ein besonderes Geschenk für seine Reisen, ein Flugzeug, ein „Wölfchen". — Und gerade dieses „Wölfchen" sollte in ernstesten Stunden für den „Wolf" und seine Mannschaft von allergrößter Bedeutung werden.

Das Schiff dampfte von Kiel hinauf durch die deutschen Minensperren, drückte sich im Schutze von vier begleitenden U-Booten an der norwegischen Küste entlang, veränderte hier bereits das erstemal sein Aussehen. Treibeis, schlechtes Wetter, schlechteste Sicht und die unheimliche Überladung des Schiffes gestatteten nur eine Marschgeschwindigkeit von höchstens zehn Seemeilen. Die Dänemark-Straße wurde erreicht. Die englische Blockade wurde unter Anwendung aller Listen und Erfahrungen durchbrochen. „Wolf" stand an der arktischen Grenze und strebte mit aller Kraft dem freien Atlantik zu. Aber er sollte ihn erst nach schwerstem Kampf mit den Elementen erreichen. Schneestürme von ungeheurer Heftigkeit und aus dauernd wechselnden Richtungen setzten dem „Wolf" fürchterlich zu. Das Schiff litt entsetzlich. Bug und Aufbauten dick vereist, dauernd erschüttert durch schwerste Brecher, kämpfte sich der „schwarze Freibeuter" mühsam weiter. Am 10. Dezember endlich brach die Sonne wieder durch die Wolken. „Wolf" hatte gesiegt im Kampf gegen alle Unbilden und dampfte nun, sich immer weiter von Island südwärts entfernend, im freien Ozean. Die Blockade war erfolgreich gesprengt. Nun sollten die Engländer den deutschen „Piraten" erst einmal suchen. Gegen die Elemente hatten Schiff und

Mannschaft in unbändigem Trotz standgehalten. In der „Wolfbesatzung" herrschte eine ausgezeichnete Stimmung. — Um das Geheimnis des neuesten deutschen Freibeuters auch weiterhin so lange als nur irgend möglich zu hüten, vermied der Führer, Korvettenkapitän Nerger, die großen Dampferstraßen. Schiffen, die er sichtete, ging er mit großem Bedacht systematisch aus dem Weg. Die Mannschaft, die den Kreuzerkrieg als ihre Hauptaufgabe bis dahin angesehen hatte, verstand ihren Führer zunächst nicht. „Wolfs" Geheimnis war viel zu kostbar, als daß es preisgegeben werden durfte. Auch die beste Prise, die sich zeigte, mußte ungeschoren bleiben. — Vom Feind, von Englands „meerbeherrschenden" Schiffen war nicht viel zu sehen. Auch die großen Schiffahrtsstraßen waren nicht sonderlich belebt. Die deutschen U-Boote und die bereits an der Arbeit sich befindlichen Hilfskreuzer „Möwe" und auch „Seeadler" haben den Ozean in seiner Sicherheit für feindliche Handelsfahrer reichlich problematisch gemacht. England ist von den hohen Schiffahrtsraten und Frachten wenig begeistert. Jede Begegnung mit englischen Streitkräften mußte also für die schwarzen Freibeuter, die die deutsche Kriegsflagge im Augenblick des Angriffes zeigten, außerordentlich bedenklich werden. Zahlreiche Einheiten der englischen Flotte lauerten aber auf die deutschen Hilfskreuzer zumeist vergeblich. In der Nähe der Kapverdischen Inseln wurde allerdings, so konstruierte die Führung des „Wolf" aus aufgefangenen, zahlreichen Funksprüchen, die Nähe englischer Kreuzer bedenklicher. — Korvettenkapitän Nerger kannte seine hohe, wichtige Aufgabe. Ihm war ganz gewiß, wie allen Führern in der Marine, der Grundsatz, daß der Angriff zumeist die beste Verteidigung ist, in Fleisch und Blut übergegangen, aber bei einem Kaperfahrer muß zu aller Tapferkeit, zu allem persönlichen Angriffsmut als willkommenste Fracht die List kommen. Am 16. Januar 1917 begegnet der „Wolf" einem großen englischen Geleitzug. Ein Panzerkreuzer sicherte. „Wolfs" Situation ist außerordentlich heikel. Aber er läßt sich nicht blüffen. Er bleibt in einer Entfernung von etwa 13 sm, hört quietschvergnügt die Anweisungen des englischen Panzerkreuzers an seine behüteten Schafe, an die Dampfer des Geleitzuges, an, steigert dann seine Fahrt. Die Dämmerung bricht sehr schnell herein. „Wolf" bleibt unbeachtet und ist darum nicht sonderlich traurig. — Die Nacht bricht an. Auch auf „Wolf" werden von der Führung Anweisungen für die Nacht gegeben, aber Anweisungen, die sich von denen des Engländers wesentlich unterscheiden. Für englische

Ohren würden diese Befehle durchaus keine besonderen Freudenbotschaften gewesen sein. Mit mäßiger Fahrt die nördliche Ansteuerung des Hafens von Kapstadt erreichend, beginnt nunmehr der „Wolf" das erste Werk, er legt in der tiefen Dunkelheit Mine um Mine. Die Mannschaft macht ihre Witze bei jeder Mine, die in das Wasser klatscht, und jeder Witz ist zumeist ein besonderer Wunsch für Engländer, Franzosen und alle Gegner der geliebten Heimat überhaupt. Die Verseuchung der nördlichen Ansteuerung gelingt in völliger Dunkelheit schnell und vollständig. Sonst mit aller kindlichen Freude begrüßt, muß heute aber der mit unwahrscheinlicher Helle aufgehende Mond von den „Wolfleuten" allerlei unzarte Schmeicheleien hören. Sein helles Licht verhindert nämlich die ebenso vollkommene Verseuchung der südlichen Ansteuerung des Kapstädter Hafens. Für Mondscheinpromenaden in Kiel ist ja dieses romantische Zwielicht eine wundervolle poetische Beigabe, aber für die Beschäftigung des Minenlegens leider durchaus unerwünscht. — Also muß wohl oder übel der „Wolf" weiter dampfen an der afrikanischen Küste. — Na, schließlich fahren ja bei Kap Agulhas auch verschiedene „Schiffchens und Dampfers" vorbei. So werden also dort eine ganze Anzahl weiterer Minen dem Meere anvertraut. Schon hat die Besatzung des „Wolf" sich an diese neckische Beschäftigung gewöhnt, schon muß das Gehirn sich anstrengen, um immer neue Wünsche für die Kapteine zu finden, die da auf die niedlichen Dinger auflaufen sollen.

„Wolf" strebte seinen ferneren Zielen zu. Mit großer Aufmerksamkeit wurden von der Schiffsführung alle aufgefangenen Funksprüche gelesen und überprüft. Die Engländer hatten ganz offensichtlich bisher noch keine Ahnung von der Wirksamkeit des deutschen Kapers, wenngleich sie dessen Wirksamkeit selbst schon sehr eindeutig zu spüren bekommen hatten. „Deutsche U-Boote vor Kapstadt!" — So gingen die Warnungen der englischen Stationen an die Schiffahrt im Südatlantik und im Indischen Ozean. Minen vor Kapstadt, vor der Südspitze Afrikas, das hielten die Herren an der Themse bisher für vollkommen ausgeschlossen. Hilfskreuzer und Minenleger im Atlantik waren über „Möwe" und „Seeadler" hinaus nicht bekannt. Außerdem glaubten die Engländer an die vollkommene Dichte ihrer Blockadelinien. Die Existenz des „Schwarzen Schiffes" blieb ihnen noch eine ganze Weile unbekannt. Die Führung des „Wolf" mied auch im Indischen Ozean mit peinlichster Vorsicht die großen Schiffahrtswege. Sie strebte Ceylon mit aller Kraft zu. Auch ein fürchterlich schwerer, sogenannter

Mauritiussturm konnte den Weg zwar verlängern, konnte die Marschgeschwindigkeit zwar verringern, aber zurückzuhalten war „Wolf" durch nichts. Am 15. Februar 1917 werden alle Schiffahrtsstraßen nach Colombo mit Minen verpestet. Die Nacht selbst war von großer tiefer Dunkelheit, aber die Sicherungsmaßnahmen spielten dennoch. Scheinwerfer tasteten über die Zufahrtsstraßen. „Wolf" wurde taghell angestrahlt. Minutenlang stand er im hellsten Licht. Die Besatzung und Führung wartete auf das aufblitzende Mündungsfeuer der Landbatterien. Es blitzte nicht und nirgends auf. Der Lichtfinger tastete weiter. „Wolf" setzte in der neueingetretenen Dunkelheit sein ebenso dunkles Gewerbe mit großem Fleiß und Ausdauer fort. Mine um Mine klatschte aus dem Schiff ins Wasser. Und dasselbe Spiel geschah auch am 19. Februar vor Bombay. Hier wurden mit großem Bedacht große Minensperren angelegt. Die Führung des „Wolf" wollte durch eine möglichst ausgedehnte Erfassung der Zufahrtsstraßen eine möglichst große Erfolgsicherheit erreichen. — Für alle weiteren Unternehmungen blieb noch immer ein ausreichender Bestand an Minen an Bord.

Die Stunde, die von allen Hilfskreuzerführern gefürchtet wurde, rückte auch näher und näher an die Führung des „Wolf" heran. Die Meldung von der rapiden Abnahme der Kohlenbestände zwingt den Kommandanten dazu, den Kreuzerkrieg, die Jagd nach Schiffen aufzunehmen. Damit ist das Geheimnis des Kaperfahrers am längsten mit einiger Sicherheit gehütet worden. — „Wolf" legt sich also in der Nähe der großen Dampferwege auf die Lauer, aber er muß lange warten, er muß ausdauernd jagen, ehe ihm eine gute Beute wird. Bis dahin tröstet sich seine Besatzung und Führung mit zuverlässigen Nachrichten. Die geworfenen Minen haben bereits Wirkung getan. Vor Kapstadt sind Schiffsverluste eingetreten. Bei Colombo laufen sogar große Liniendampfer auf und gehen verloren. Die Bestürzung in England und in allen Schiffahrtskreisen ist erneut riesengroß. Warnungen rasen durch den Äther. Die Häfen sind vollgestopft mit Schiffen, denen der Mut zum Auslaufen fehlt. Die englische Schiffahrt im besonderen, die Schiffahrt im allgemeinen sowohl im Indischen Ozean wie vor den Afrikahäfen kommt vollkommen zum Erliegen. — Gut gebissen, „Wolf"! — Die Versicherungsraten steigen wieder beängstigend an. Die Frachtraten werden unerschwinglich. Die englische Vormachtstellung auf den Weltmeeren erhält erneute Stöße. Des Weltreiches öffentliche Meinung ergeht sich in Vorwürfen gegen die Admiralität, die es nicht fertigbringt,

diese deutsche Pest der U-Boote, Minenleger und Kaperfahrer endgültig auszurotten. Der Schaden, der der englischen Wirtschaft und dem englischen Ansehen in der Welt erwächst, ist unabsehbar. Die Herren der Welt werden wieder nervös. Jedes überfällige Schiff verursacht ihnen Angstträume.

Die „Wölfe" aber jagen endlich am 27. Februar den englischen Dampfer „Turitella". So hieß die Beute jetzt! Und früher? „Gutenfels", und war ein guter Frachter der Bremer Hansa-Linie, war eine Schwester des „Wolf". Ironie des Schicksals. — Als Hilfskreuzer „Iltis" bekam das gekaperte Schiff unter deutscher Besatzung die Aufgabe, sofort nach dem Ausgang des Suezkanals, nach dem Golf von Aden zu gehen, dort Minen zu legen und dann Kreuzerkrieg zu führen. „Gutenfels", „Wartenfels", gute deutsche Frachter ehedem; „Wolf" und „Iltis", tapfere Freibeuter und Jäger heute. „Iltis" tat seine Pflicht auch dann, als die eigene Mannschaft das Schiff nach Zusammentreffen mit einem englischen Kreuzer sprengen mußte; „Iltis" sank und fiel nicht abermals in des Feindes Hand.

Die Tücke des Zufalles will es, daß bei der Kaperung des englischen Dampfers „Imuna" auf dem „Wolf" die einzigen Verluste an Menschenleben eintreten. Vier deutsche Seeleute mußten als Opfer einer deutschen Granate, die im eigenen Geschütz krepierte durch eine unglückselige Verkettung der Dinge, dem Seemannsgrab, dem Element übergeben werden. Und gerade die „Imuna" brachte dem „Wolf" die erste erwünschte Aufbesserung seiner Kohlen. Die „Imuna" wurde versenkt. Ein Dampfer mit 7000 Tonnen Reis folgte ihr bald nach. Ein Schiff, bis an die Grenze seiner Ladefähigkeit angefüllt mit bester Australwolle, wurde willkommene Beute. „Wolf" hatte Geschmack am Beutemachen bekommen und trieb nun dieses Geschäft mit großer Passion weiter. — Aber Kohlen und Proviant, vor allen Dingen Frischproviant, wurden seltener an Bord. Die Mannschaft litt außerdem unter Erschöpfungszuständen. Das Kohlen auf offener See zehrte an allen Kräften. Landsehnsucht trat immer heftiger auf. Außerdem aber gab es noch zwingendere Gründe, an der Sonntagsinsel endlich vor Anker zu gehen. Die Maschinen verlangten gebieterisch eine gründliche Überholung. „Wolf" war für eine kurze Zeit müde geworden. So mußte „Wölfchen" in Tätigkeit treten. Es jonglierte in seinem Element, der Luft, herum und trieb dort das ehrliche Gewerbe der Freibeuter mit demselben Erfolg wie sein größerer Bruder unmittelbar im nassen Element. Mit wertvollster Ladung wurde von dem Flugzeug der Dampfer „Weiruma" aufgebracht

und an den „Wolf" herangeführt. Für die abgekämpfte „Wolfbesatzung" wurde das ein Festtag, denn aus dem „Weiruma" wurden Dinge übernommen, die für die „Wolfleute" fast sagenhaften Wert hatten, ihren Magen und ihre Seelenhaltung natürlich ebenfalls wieder aufpulverten. — Monat um Monat führte nun „Wolf", wiederholt die Sonntagsinsel verlassend, Kaperkrieg. Schiff um Schiff wurde von ihm genommen oder versenkt. Die Beute übersteigt unzählige Millionen. Das „Schwarze Schiff" wird zu einem Schrecken für die englische, für die gesamte Schiffahrt. Dieser Schrecken aber steigerte sich zu sagenhaftem Ausmaß, als das scharfe Gefecht des deutschen Kapers mit dem japanischen bestückten Dampfer „Hitochi Maru" bekannt wurde. Mit großer Zähigkeit hatte sich der Japaner verteidigt und gegen die Wegnahme und Versenkung gewehrt, aber die Deutschen waren Sieger geblieben. Die Gefangenen an Bord des „Wolf" häuften sich bedenklich. Das Geheimnis war an sich schon gelüftet worden durch den Untergang des „Iltis". Es war auf die Dauer der weiteren Tätigkeit nicht mehr zu hüten oder wiederherzustellen. Die gegnerischen Streitkräfte jagten schon auf das „Schwarze Schiff". Die Gefangenen aber mußten von Bord. Die Begegnung mit einem englischen Kreuzer der „Talbot-Klasse" blieb für die Deutschen ohne Folgen. Der Engländer ahnte scheinbar nicht einmal, welch kostbare Beute er sich entgehen ließ. — „Wolf" wendete heimwärts. Kurs Heimat wurde gesteuert! Beute gab es auch auf dem Rückmarsch noch genug, nicht aber genug für den unersättlichen Beutehunger eines „Wolf". Der Atlantik bescherte dem deutschen Schiff schwerstes Wetter. Der Kampf der Elemente gegen den heimkehrenden Kaper forderte von Führung und Besatzung das Äußerste an Anstrengung. Er wurde bestanden. „Wolf" kehrte nach fünfzehnmonatiger Kaperfahrt in die Heimat zurück. Fünfzehn Monate ohne einen Hafen anzulaufen, ohne Stützpunkt, ohne Hilfe, ganz auf sich allein gestellt, hat er seine Pflicht getan. Und wie hat er sie getan! — Die Beute, der Wert der heimgebrachten erbeuteten Güter betrug viele Millionen. Genommen als Prisen, vernichtet durch Versenkung durch Minen, also zur Strecke gebracht wurden durch „Wolf" weit über 200 000 Tonnen Schiffsraum. — Ein Erfolg, den kühnste Phantasie nicht auszudenken vermocht hatte. Die Leistungen der Schiffsführung und der Mannschaft sind ungeheuerlich gewesen. Zweimal feierte die gesamte Besatzung das Weihnachtsfest fern der Heimat in der Einsamkeit südlicher Meere; alle Unbilden der See und des Wetters haben diese Männer

zu schmecken bekommen. Sie haben den Sieg davongetragen. Das Vaterland, der deutsche Admiralstab, der das Schiff bereits aufgegeben hatte, die Väter, die Mütter, die Frauen, die Bräute, die ganze deutsche Nation, sie atmeten auf, als endlich der „Wolf" heimkehrte. Die Begeisterung im Vaterland kannte keine Grenzen. Der Ernst ist aus den Zügen der „Wolfleute" gewichen, als sie als Gäste die deutsche Reichshauptstadt besuchen, vor der deutschen Kaiserin stehen. Auszeichnungen wurden ihnen und ihrem Kommandanten verliehen. Sie waren für lange Zeit der Mittelpunkt des deutschen Lebens. Sie sind heute eine begeisternde Erinnerung des deutschen Volkes geblieben. An ihren Taten berauscht sich die deutsche Jugend. Als Deutsche haben die Leute von „Wolf" alles gewagt und alles gewonnen! Das Glück war mit ihnen!

*

Und nun will ich erzählen von zwei Tragödien in der ruhmreichen Geschichte der deutschen Hilfskreuzer. — „Greif" und „Leopard". Beide sind bereits kurz nach Beginn ihrer Blockadebrecherfahrt gesunken. Beide erreichten die Freiheit des Atlantik nicht. Beide gingen kämpfend, mit wehender deutscher Kriegsflagge, auf den Grund. Blockadebrecherlos! — Freibeuterlos! — Auch ich selbst bin diesem Geschick nicht ganz entgangen. — Auch ich habe mein Schiff verloren!

*

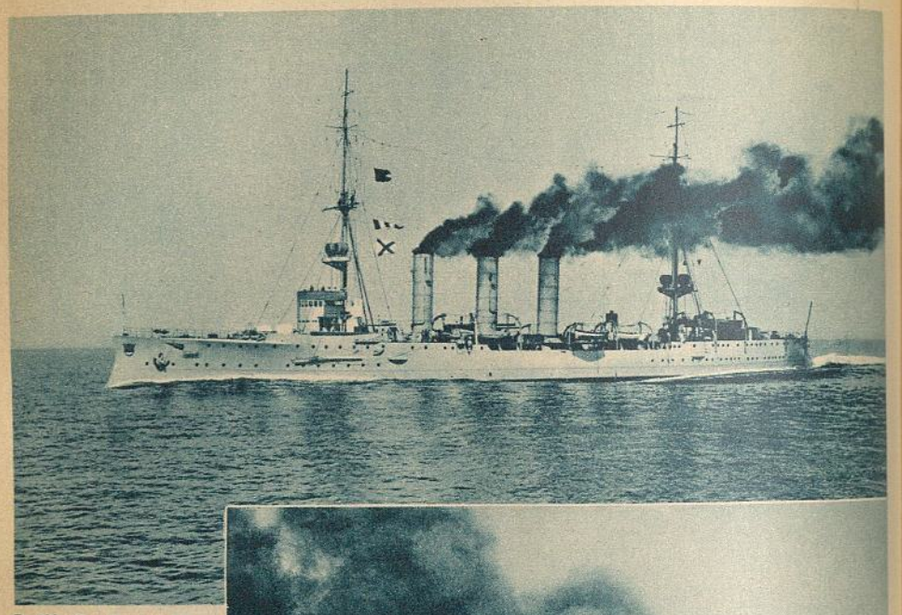
Das erfolgreiche Unternehmen der „Möwe" unter ihrem Kommandanten, Graf zu Dohna wurde für die Marineleitung zum Beweis dafür, daß gut ausgerüstete, langsam fahrende Handelsdampfer durchaus die Eignung besitzen können, als Kaperfahrer, als Hilfskreuzer dem feindlichen Überseehandel empfindlichsten Schaden zuzufügen, die Schiffahrtsstraßen unsicher zu machen, die Schwierigkeiten für die zu bekämpfenden Länder stark zu steigern.

Bisher hatte der deutsche Dampfer „Guben" im deutschen Australiendienst seine Pflicht getan. Im Januar 1916 war seine in aller Heimlichkeit erfolgte Ausrüstung zum Hilfskreuzer beendet. Bei günstigstem Wetter, Ende Februar 1916, dampfte der neue deutsche Hilfskreuzer „Greif" unter der Führung seines Kommandanten, Fregattenkapitän Tietze, mit einer Gesamtbesatzung von 307 deutschen Seeleuten und Offizieren aus der Elbe-

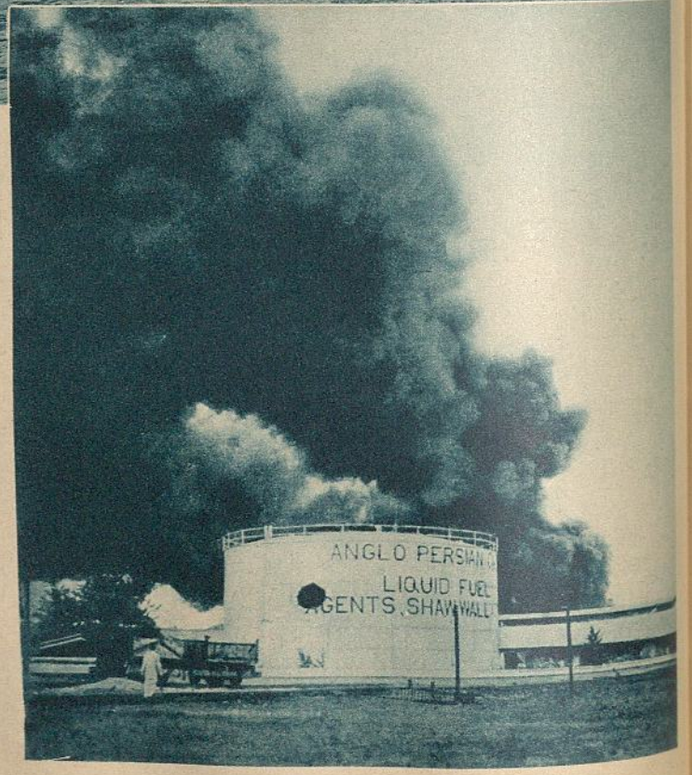
mündung in die rauhe Nordsee. Den Weisungen folgend, nahm „Greif" Kurs nach Hornstriff. U-Bootssicherung durch „U 70" erwies sich bei schlechtestem Wetter und beschränkter Sicht als undurchführbar. Mit hoher Wahrscheinlichkeit aber ist anzunehmen, daß durch ein englisches U-Boot der Marsch des „Greif" und seine offensichtliche Absicht, die Blockadelinie zu durchbrechen, als Meldung an die englische Admiralität weitergegeben wurde. Admiral Jellicoe wurde jedenfalls in diesem Sinne unterrichtet. Möglich ist allerdings auch, daß, trotz aller Geheimhaltung der Ausrüstung und Ausfahrt von „Greif", der englische Nachrichtendienst dennoch Kunde von beiden erhielt, möglich auch, daß sogar Verräterei im Spiele war.

Die Engländer erhöhten jedenfalls die Wachsamkeit ihrer Blockadelinien durch vermehrten Einsatz von Fahrzeugen, vor allen Dingen von schnellen Hilfskreuzern. — „Greif" wird nach teilweisem Durchbruch durch die englischen Linien von englischen Hilfskreuzern in den Vormittagsstunden des 29. Februar gestellt. Die beiden englischen Hilfskreuzer „Andes" und „Alcantara", dem deutschen Hilfskreuzer weit überlegen in der Bestückung, in der Schnelligkeit und in der Größe, jagten den Deutschen. „Alcantara" ruft den Deutschen an: „Welches Schiff und wohin!" — Der Deutsche antwortet, daß er Norweger sei, von La Plata kommend mit Ziel Heimathafen Drontheim. Der Engländer blieb mißtrauisch. Er ging näher an „Greif" heran und setzte dann zu seiner Untersuchung ein Prisenboot aus, das sich schnell näherte. Der Kommandant des „Greif" sah die Aussichtslosigkeit seines Entkommens ein und war sofort bereit, den Kampf mit allen Mitteln anzunehmen. Vorläufig versuchte er aber zunächst erst einmal den „Greif" in eine möglichst günstige Angriffsposition, besonders für seine Torpedorohre, zu bringen. Die Geschütz- und Torpedorohrbedienungen lagen in höchster Erregung, dem Gegner unsichtbar, auf ihren Gefechtsstationen. Sie waren bereit, ruckartig, mit aller Kraft und höchster Salvenfolge den Feuerüberfall zu eröffnen und durchzuführen. — Das Prisenboot näherte sich schnell. „Alcantara" forderte den „Greif" auf, vollkommen zu stoppen. Als „Alcantara" den deutschen Hilfskreuzer umfahren hatte, sank plötzlich die norwegische Flagge, die deutsche Kriegsflagge ging am Großmast hoch! Die Geschützverkleidungen fielen. Die deutsche Artillerie eröffnete das Feuer mit rasender Heftigkeit und Schnelligkeit. Der Engländer erwiderte sofort aus allen Rohren. Ein Artilleriegefecht von großer Verbissenheit auf kürzeste Entfernung richtete bald auf beiden Hilfskreuzern verheerenden Scha-

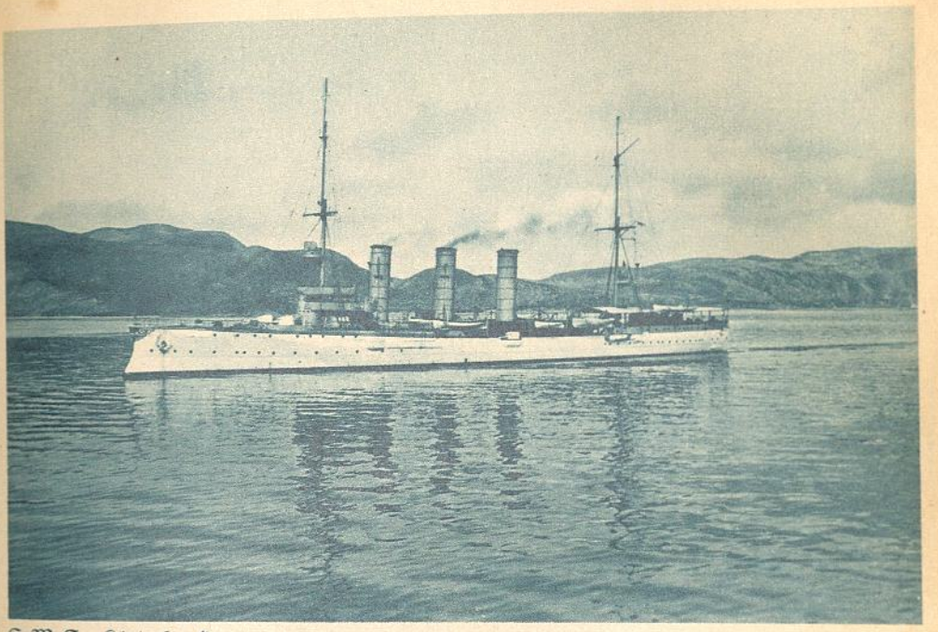
Die Falklandschlacht (nach englischer Darstellung)



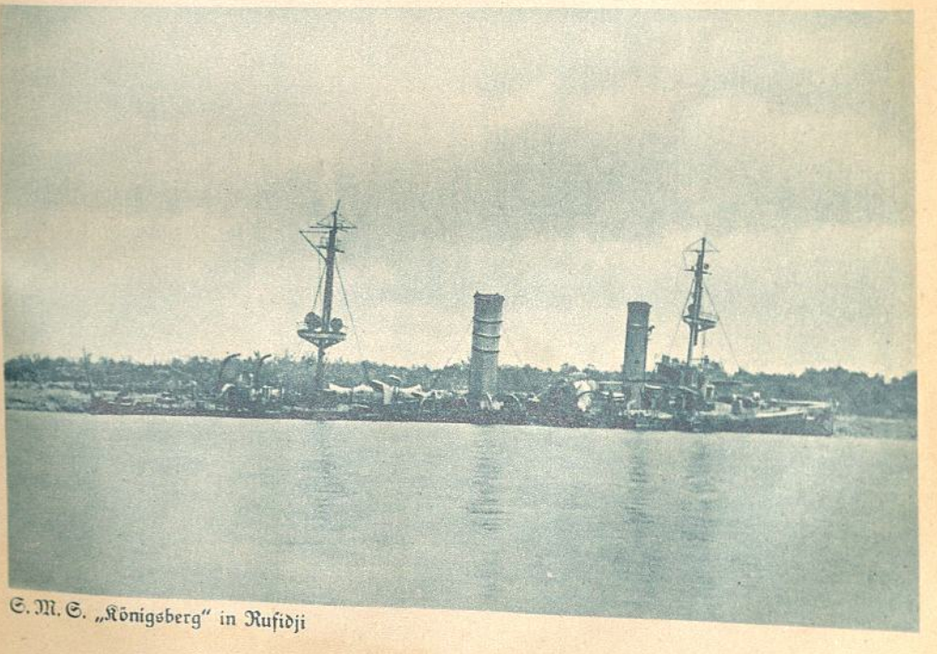
S. M. S. „Emden I"



Brennender Öltank in Madras

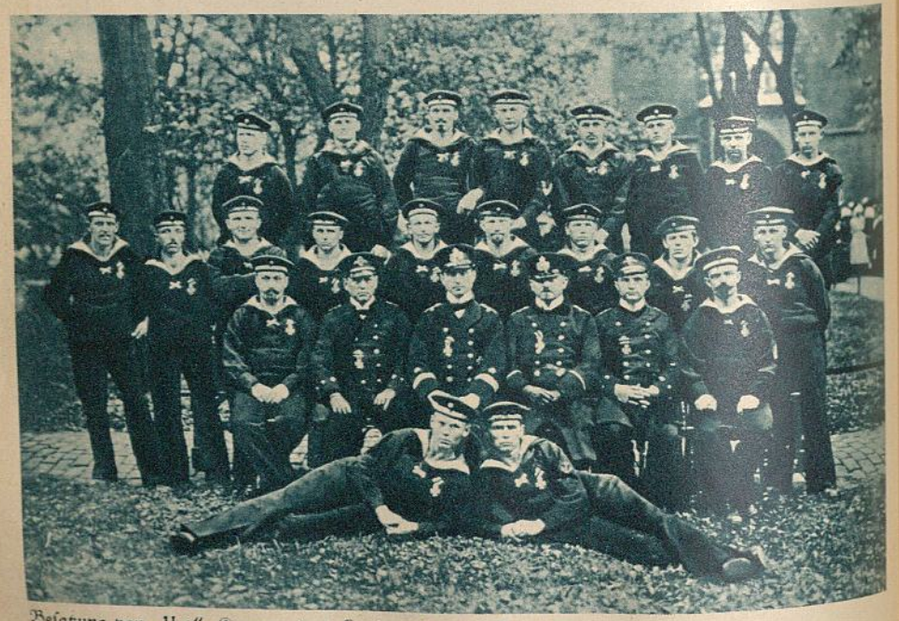


S. M. S. „Königsberg"



S. M. S. „Königsberg" in Rufidji

Kapitänleutnant Hersing mit seiner Stammbesatzung von U 21



Besatzung von „U 9", Kommandant Kapitänleutnant Weddigen

den an. „Greif" kam dreimal zum Torpedoschuß. Der dritte geschossene Torpedo traf „Alcantara" tödlich. Ihr Schicksal war besiegelt. Drei „Hurras" der deutschen Besatzung begleiteten den Untergang des englischen, 15300 Brutto-Register-Tonnen großen Hilfskreuzers „Alcantara". — Inzwischen war aber dem „Greif" in dem Hilfskreuzer „Andes" ein neuer Gegner erwachsen. Weiterhin näherte sich mit hoher Fahrt, und bereits auf große Entfernung feuernd, der kleine englische Kreuzer „Comus", begleitet von zwei weiteren Zerstörern. Das Schicksal des „Greif" war besiegelt. Brennend wurde er, nach Erschöpfung seiner Gefechtsmittel, von der Besatzung durch erfolgreiche Sprengung versenkt. Leider entstanden auch nach dem Sinken des „Greif" noch Verluste. Der kleine englische Kreuzer feuerte auf die Überlebenden und die Rettungsboote und Flöße weiter. So fand auch der Kommandant Tietze durch Granatsplitterverwundung am Kopf den Tod. — „Greif" ging im Kampf mit erdrückender Übermacht mit wehender Flagge unter. Zuvor aber versenkte er den weit stärkeren Gegner. Aus allen Vernehmungen der in englische Gefangenschaft geratenen Überlebenden des „Greif" geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die Engländer, Admiralität und Flottenführung, ausgezeichnet durch ihren Nachrichtendienst über die Vorgänge in den deutschen Häfen, Werften, Stützpunkten usw. unterrichtet gewesen sind. Das Zusammentreffen des „Greif" mit einem um vieles stärkeren Gegner ist kein Zufall gewesen. Sein Untergang wurde bei der feindlichen Übermacht unvermeidlich. Seine Führung und seine Besatzung haben das Los, das Blockadebrechern immer drohen wird, in hervorragendem Geiste der Disziplin, des Mutes und der Kameradschaft getragen.

*

Am 5. Juni 1917 wurde an der norwegischen Küste bei Tromsö von Fischern eine Flaschenpost gefunden. Diese Flaschenpost enthielt einen Zettel mit Aufzeichnungen und Grüßen, die zweifellos von deutschen Marineangehörigen stammten. — Meldungen über diesen Fund gingen bei den deutschen Dienststellen ein mit dem Hinweis, daß die Flaschenpost wahrscheinlich von einem untergegangenen U-Boot stamme. Tatsächlich ist zu jener Zeit vor der norwegischen Küste ein deutsches U-Boot untergegangen. Bei genauerer Untersuchung der Flaschenpost durch deutsche Stellen wurde aber überraschend festgestellt, daß die Flaschenpost von dem deutschen Hilfskreuzer „Leopard" stammte.

Mit einem Schlag war nunmehr der Vorhang von dem Geheimnis, von einer furchtbaren Tragödie gezogen. „Leopard", der deutsche Hilfskreuzer, war im Kampf mit feindlichen Streitkräften querab der norwegischen Küste gesunken. Schiff und Besatzung haben als verloren zu gelten. Die Angehörigen von 319 deutschen Seeleuten wurden in tiefste Trauer versetzt. —

„Möwe", „Wolf" und „Seeadler" hatten Ende des Jahres 1916 mit Erfolg die englischen Blockadelinien durchbrochen und führten mit größerem Erfolg Kreuzerkrieg. Die Admiralität entschloß sich also zur weiteren Ausrüstung von Hilfskreuzern und Kaperfahrern. Sie erinnerte sich dabei der Prise von „Möwe", eingebracht nach der ersten glückhaften Kaperfahrt, des englischen Dampfers „Yarrowdale". Mit größter Beschleunigung wurde dieser Engländer zum Hilfskreuzer ausgerüstet und durch seinen Kommandanten, Kovettenkapitän v. Laffert, in Dienst gestellt. Er sollte in kürzester Frist den Hilfskreuzern „Möwe", der im Atlantik erfolgreich kämpfte auf Freibeuterart, dem Hilfskreuzer „Wolf", der durch seine Minenunternehmungen bei Kapstadt und vor den wichtigsten Häfen Vorder- und Hinterindiens die Schiffahrt gefährdete, und meinem „Seeadler", auf dem ich damals bereits Kreuzerkrieg im Südatlantik führte, folgen.

Zwischen dem Kommandanten und der Admiralität gehen die Anweisungen usw. hin und her. Es ist der deutschen Führung bekannt, daß die Blockade- und Bewachungslinien durch die Engländer weiter verstärkt worden sind, daß also der Blockadebruch nur noch unmittelbar unter der Küste Islands oder im weiten Bogen nach Norden um Island herum einige Aussicht auf Erfolg hat. Der Kommandant des „Leopard" spricht seine Entscheidung in folgendem Spruch an die Admiralität aus: „Habe in Betracht gezogen, in jeder Hinsicht verstärkte Bewachung. Einstehe trotzdem für Gelingen Unternehmen!" — Das ist deutscher Marinegeist, das ist Freibeutergeist. Schwierigkeiten werden erwogen, werden in Betracht gezogen, aber sie schrecken nicht ab von der Durchführung des beschlossenen Unternehmens.

Am 10. März 1917 geht „Leopard" in See. Nordwärts strebt der jüngste deutsche Hilfskreuzer. Auch er nimmt den Weg an Norwegens Küste entlang. — Er läuft ausgezeichnet. Die Stimmung an Bord ist gut. Das Vertrauen zu Schiff und Führung und in das glückliche Schicksal für alle unbegrenzt. — Die Tage vergehen. Von Hilfskreuzer „Leopard" läuft keinerlei Nachricht mehr ein. Alle Nachrichten aus England werden überprüft. Der feindliche Funkverkehr wird genau überwacht. Es ergeben sich keinerlei auffallende Anhaltspunkte über die Fahrt des „Leopard" durch die englische Blockadelinie. Die deutsche Admiralität nimmt nunmehr mit einiger Sicherheit an, daß es auch „Leopard" gelungen ist, den Engländern ein Schnippchen zu schlagen und trotz erhöhter Schwierigkeiten die Blockadelinien zu durchbrechen. Jetzt muß man die weiteren Nachrichten abwarten, oder neu eintretende Schiffsverluste auf den großen Handelsstraßen des Meeres, um daraus vielleicht auf das Wirken des „Leopard" schließen zu können. — Diese Nachrichten blieben ebenfalls aus. — Es ist der Admiralität und auch dem deutschen Nachrichtendienst nicht gelungen, während des Krieges bestimmte Nachrichten über das Schicksal dieses letzten Hilfskreuzers zu erhalten. Die Engländer haben den Kampf mit ihm und seinen Untergang geheimhalten können.

Im Frühjahr des Jahres 1919, nachdem schon alles Unglück über unser deutsches Vaterland gekommen war, wurde den Angehörigen der Besatzung des „Leopard" endlich sichere Gewißheit. „Leopard" ging mit der gesamten Besatzung, allen Offizieren und einem an Bord gekommenen englischen Prisenkommando nach heftigstem Artilleriekampf mit den beiden englischen Hilfskreuzern „Dundee" und „Achilles" unter. „Leopard" hat sich, wie aus den Berichten an die englische Admiralität hervorgeht, glänzend gegen eine erdrückende Übermacht verteidigt. Brennend ging er vor der norwegischen Küste in die Tiefe. Der englische Hilfskreuzer „Dundee" entging nur mit großer Mühe dem gleichen Schicksal, denn die Treffer, die „Leopard" erzielte, wurden außerordentlich bedenklich. — Die beiden Engländer haben, sobald das Schicksal des „Leopard" als vollzogen gelten konnte, aus Angst vor deutschen U-Booten, ohne sich um Schiffbrüchige, ohne sich um ihr eigenes Prisenkommando zu kümmern, den Kampfplatz verlassen. — Die in ihrer lapidaren Kürze um so erschütternder wirkende Flaschenpost vom „Leopard" ist der einzige Zeuge dieser Tragödie. Er beweist, wie deutsche Seeleute zu kämpfen und zu sterben wissen.

Im Frühjahr 1919 erschienen in der englischen Presse die ersten Berichte über den Kampf. Der Bericht des beteiligten englischen Hilfskreuzers „Achilles" soll nun hier stehen:

H. M. S. „Achilles", 17. März 1917.

Ich habe die Ehre zu berichten, daß am 16. März, als ich gemäß dem Befehl des das II. Kreuzergeschwader befehligenden Konteradmi-

rals unter 62° 42′ nördlicher Breite und 0° 56′ westlicher Länge kreuzte, um 11 Uhr 45 Minuten vormittags ein Dampfer gesichtet wurde, der 66° lag und Nord 84° Ost peilte. Entfernung etwa 9 Seemeilen. Wind südöstlich, Stärke 4 bis 5, Schnee und Regenschauer, See mäßig.

„Achilles" steuerte Nord 15° West, änderte den Kurs nach Nord 84° Ost, um dem Dampfer aufzukommen, und wies „Dundee" an, ein gleiches zu tun. Geschwindigkeit 15 Seemeilen. Da um 1 Uhr nachmittags erst sehr wenig Annäherung bestand, erhöhte „Achilles" die Geschwindigkeit auf 18 Seemeilen, und um 1 Uhr 45 nachmittags wurde Kurs auf Süd 87° Ost genommen, um nicht recht achteraus zu folgen.

Um 2 Uhr nachmittags wurde der Dampfer eingeholt und aufgefordert, zu stoppen, was er tat. Er wurde dann angewiesen, West zu Süd zu steuern, und um 2 Uhr 45 nachmittags wurde wieder gestoppt, damit „Dundee" ihn untersuchen konnte, während „Achilles" in einem Abstand von 2½ bis 3 Seemeilen manövrierte.

Um 3 Uhr 45 Minuten begannen „Dundee" und das Kaperschiff gleichzeitig das Gefecht. „Achilles" griff sofort auf eine Schußweite von 5300 Yards ein. Das Kaperschiff erwiderte das Feuer, jedoch richtete sich die größere Heftigkeit des Feuers auf „Dundee", die ihre Rettung nur der Schnelligkeit verdankte, mit der Commander Selwyn M. Day den ersten feindseligen Schritt des Kaperschiffes erwiderte und dem Anfangserfolge, den der Gegner mit Längstreffern erzielte, auswich. „Dundee" war in gefährlicher Lage, aus der sie sich aber geschickt herauszog.

Bei der Eröffnung des Feuers hüllte sich das Kaperschiff sogleich in einen Rauch von heller Farbe. Um 3 Uhr 55 nachmittags feuerte es einen Torpedo auf „Achilles" ab, der an Backbord achtern hochkam. Zur selben Zeit wurde ein Unterseeboot in dieser Richtung gemeldet, und die Geschwindigkeit wurde von 16 auf 20 Seemeilen gesteigert. Weitere Treffer wurden erzielt; das Kaperschiff brannte vorn. Um diese Zeit erhielt es am Bug dicht am Vorsteven einen Torpedo von „Achilles".

Ungefähr 4 Uhr nachmittags wurde das Feuer eingestellt, da das Kaperschiff brannte und vorn Explosionen erfolgten.

Bald danach nahm „Dundee" Aufstellung hinter „Achilles" und erhielt Befehl, westlich zu steuern.

Um 4 Uhr 23 meldete „Dundee" ein Unterseeboot zwischen sich und dem Kaperschiff. Infolgedessen wurde das Feuer auf dieses wieder aufgenommen und bis 4 Uhr 33 fortgesetzt, als es sich nach Backbord neigte und mehr oder weniger waagrecht versank, in Flammen gehüllt und vorn glutrot, ohne sichtbar Überlebende zu hinterlassen.

Der Ort des Gefechtes war 64° 54′ nördlicher Breite und 0° 22 östlicher Länge. Das Wetter wahrend der Zeit war: Wind südöstlich, Stärke 3 bis 4, mit beständigem Regen und mäßiger See.

Der Verlust der Prisenabteilung der „Dundee" ist sehr zu beklagen. Die tatsächlichen Bewegungen des Prisenbootes waren von der „Achilles" nicht zu erkennen; doch war es anscheinend längs des Kaperschiffes, als das Gefecht begann. Ein gekentertes Boot wurde von der „Achilles" gesichtet. Außer diesem wurde zu keiner Zeit etwas gesehen, das einem Boote glich.

Unterschrift F. M. Leake, capitain.

Das höchste Lob aber wird dem Hilfskreuzer „Leopard" und seiner tapferen Besatzung durch das englische Seekriegswerk gezollt. Es steht dort: „Nahezu eine Stunde standen die Deutschen gegen eine Feuerwalze von Granaten, welche ununterbrochen in das Schiff schlugen. Innere Brände und das Bersten der schweren Geschosse der ‚Achilles' verursachten Explosionen und Flammenausbrüche, welche die dunklen Rauchwolken, die das Schiff einhüllten, durchleuchteten. Als der Gegner zu sinken begann, schien es, als wäre das ganze Vorschiff rotglühend, so daß man es auch schmelzend denken konnte. Aber die Deutschen fochten weiter, ohne jedes Zeichen einer Übergabe." – Kann es ein höheres Lob für die Besatzung und Führung des „Leopard" geben, als diese Feststellungen des Gegners? — „Leopard" ist als echter Freibeuter untergegangen, furchtlos und kämpfend bis zur Erschöpfung aller Gefechtsmittel. Die Welt wurde durch den Mut der deutschen Kaperschiffe in Erstaunen versetzt und zur Bewunderung gezwungen!

*

Und nunmehr endlich zu den Fahrten des „Seeadler". Oft schon habe ich meine Erlebnisse als Freibeuter, Kaperfahrer, als Blockadebrecher erzählt. Unzähligen Menschen habe ich von den Entbehrungen und Leiden, von

den tausend Erlebnissen meiner Handelskriegsreisen einen Begriff, ein mehr oder weniger lebendiges Bild geben können. An den Taten des „Seeadler" und seiner Besatzung hat sich die deutsche Jugend begeistert. Die Abenteuer des eigentlichsten und letzten aller Freibeuter, auf Segelschiffplanken, unter wehender, deutscher Kriegsflagge, aber auch unter dem wehenden Piratenwimpel, sind zur Grundlage für meine Vortragsreisen geworden. Legenden haben sich um das einzige, Kreuzerkrieg führend, Segelschiff der Welt gewoben. — Heute will ich nun noch einmal von all diesem erzählen, aber einmal ruhiger, nüchterner, sachlicher, als es bisher oft genug geschehen ist. In den Geschehnissen selbst und ihrem Ablauf liegt soviel Romantik, daß sie auch ohne sonderliche Ausschmückung nach meiner Meinung, den Hörenden, den Empfangenden zu fesseln und vielleicht auch zu begeistern oder gar zu erschüttern vermögen.

*

Das amerikanische Dreimastvollschiff „Paß of Balmaha" kommt über den Atlantik. Seine Segel stehen voll vor dem Winde. Ein herrlicher Anblick, dieses dahinbrausende Segelschiff, einer der letzten Vertreter der Segelschiffromantik auf den großen Dampferlinien. Mit Baumwolle ist das Schiff vollgeladen bis an die Grenze seiner Ladefähigkeit. Aber seine Segeleigenschaften sind so wundervoll, daß es der Hand des Führers, eines richtigen Segelschiffkaptains, sofort und auf den leisesten Wink gehorcht. Seine Planken sind von wundervoller Stärke. Dieses Schiff fährt nun schon ein Menschenleben auf allen Ozeanen und hat bisher jedem Ansturm der Elemente widerstanden. Oft genug stand das Schicksal drohend über ihm, aber immer wieder wurde das Schiff und seine Besatzung Meister. Friedlicher Handelsfahrer war es stets gewesen. Als friedlicher Handelsfahrer stampfte es nun gegen die See an. Sein Weg führte es quer durch die rauhe Nordsee nach dem russischen Hafen Archangelsk. Die Baumwolle wurde auch in dem schwer gegen die deutschen Armeen kämpfenden Rußland dringend gebraucht. Allerdings war es mehr als fraglich, ob die „Paß of Balmaha" den Bestimmungsort jemals erreicht hätte, denn ganz abgesehen davon, daß deutsche und englische Streitkräfte ein eisernes Überwachungsregiment in der Nordsee führten, ganz abgesehen davon, daß der Segler also von dem Augenblick seines Eindringens in die Nordsee dauernd mit seiner Aufbringung rechnen mußte, er lief vielleicht sowieso seinem Ende entgegen, denn

die Straßen, die nach Archangelsk führten, waren für die Schiffahrt außerordentlich gefährlich geworden. Deutsche Minensperren von großer Ausdehnung drohten mit Tod und Verderben. Eine ganze Reihe von Schiffen hatten ihren Wagemut bereits mit dem Untergang bezahlen müssen.

Die „Paß of Balmaha" suchte dennoch ihren Weg durch die englischen Blockadelinien. Sie kam nicht weit. Ein englischer Kreuzer jagte mit aller Kraft auf sie zu. Fragen nach dem „Woher" und „Wohin" wurden gestellt. Der Segler und die widerwillig gegebenen Auskünfte seines alten Kaptains schienen dem Engländer unbefriedigend. Er traute diesem Segler nicht. Eine englische Prisenbesatzung ging an Bord. Die „Paß of Balmaha" erhielt strengste Anweisung unter der Führung des Prisenkommandanten, zur weiteren Untersuchung einen englischen Hafen anzulaufen. In der Kaptainskajüte war verteufelt dicke Luft. — Sie wurde noch um vieles dicker! — Auf den englischen Anmarschwegen, vor den englischen Häfen, liegen deutsche U-Boote auf der Lauer. Ihnen entgeht keine Rauchfahne und kein Segel. Mit Luchsaugen verfolgen sie zu allen Stunden jede Rauchfahne, jedes Segel. „U 36" bekommt den Segler „Paß of Balmaha" in Sicht. Seine Forderung nach „Woher" und „Wohin" wird mit derselben mürrischen Art beantwortet, wie zuvor dem Engländer. Die englische Prisenbesatzung hat sich beim Anblick des deutschen U-Bootes schleunigst unsichtbar gemacht und ist unter Deck verschwunden. U-Bootsleute sind mißtrauisch. Es kommt der Befehl „Stoppen Sie sofort!" — Deutsche U-Bootsleute gehen an Bord der „Paß of Balmaha". Ganz geheuer kommt ihnen das Schiff nicht vor, also werden sie, genau wie das der Engländer auch wollte, es erst einmal gründlich untersuchen. In einen heimatlichen Hafen wird nunmehr die „Paß of Balmaha" unter dem Kommando eines einzigen deutschen Seemannes fahren. Vier Tage lang ist der U-Bootssteuermann Lamm der unumschränkte Herr auf dem amerikanischen Segler. „U 36" hatte ihn zum Führer gemacht und ihm den Befehl erteilt, das Schiff nach Cuxhaven zu bringen. Einen seltsameren Prisenfahrer hat die „Alte Liebe" bei Cuxhaven noch nicht gesehen. Steuermann Lamm staunte aus allen Augen und mit offenem Munde, als er die Engländer aus dem Schiffe marschieren sah. Dann aber lachte er und war lange Zeit nicht fähig, eine ordentliche Auskunft zu geben und eine einigermaßen eines deutschen Mariners würdige, militärische Haltung zurückzugewinnen. Da war er als einziger Deutscher auf einem Segelvollschiff von 1571 Brutto-Register-

tonnen mit einer internationalen Besatzung und einem englischen Prisenkommando an Bord in der Nordsee herumkutschiert und die Kerle hatten nicht einmal den Mut zum geringsten Widerstand aufgebracht. Die Welt drehte sich für ihn nicht mehr. Er konnte das nicht begreifen. Die Welt hatte eben vor deutschen U-Bootsfahrern einen Höllendampf.

In der deutschen Marine aber gibt es findige Köpfe genug, und Not macht bekanntlich erfinderisch. War da der Leutnant z. S. d. Res. Kling. Im Frieden auf allen Meeren zu Hause, hatte er als 1. Offizier bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft auf großen Kähnen seinen Dienst getan. Er war wirklich ein richtiger Fahrensmann, ein Seemann, die seltener werden. 1911 bis 1913 führte er das Expeditionsschiff der Filchner-Expedition nach dem Südpol. Für ihn gab es auf dem Meere keine Schrecken, Strapazen kannte er nicht. Kamen sie, dann wurden sie eben ertragen und überwunden. Leutnant Kling sitzt auf dem Torpedoboot „D 4". Er erhält Kunde von dem Einbringen dieser außerordentlich guten und wertvollen Prise, und in ihm beginnt ein Plan sich zu formen, in vielen stillen Stunden feste Gestalt anzunehmen. Kaperfahrten sind mit Dampfern unternommen worden. Die deutschen Hilfskreuzer haben große Taten für die Heimat geleistet. Sie haben bewiesen, daß sie kämpfen können, haben gezeigt, daß es durchaus möglich ist, die englische Blockade zu durchbrechen und den freien Atlantik zu gewinnen. Aber ein Mangel haftet den Dampfern allen an: sie waren, ohne Stützpunkte im Ausland, ganz und gar auf sich und ihren Kohlenvorrat angewiesen. Gingen die wertvollen Schätze in den Bunkern und Laderäumen zu Ende, dann konnte ein solcher Hilfskreuzer zur völligen Ohnmacht verurteilt sein. Ein Segler aber, noch dazu ausgerüstet mit einem Hilfsmotor, war praktisch von dieser Sorge befreit. Warum sollte man mit einem Segler also nicht ebenfalls erfolgreich und vielleicht sogar auf lange Dauer Kreuzerkrieg führen können! Leutnant Kling trug seinem Kommandanten, Fregattenkapitän Brehmer, seine Gedanken vor. Er fand volles Verständnis und bereitete nunmehr eine ausführliche Denkschrift für die Admiralität vor. Die Admiralität entschloß sich sofort zur Durchführung des Planes. Segelschiffe lagen genug in den deutschen Häfen. Mannschaften und Führer für das Schiff würde man in dem unerschöpflich großen Reservoir der Marine genügend finden. Es gab genug Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, die sich auf Segelschiffen heraufgedient hatten. Die Admiralität sah ein,

daß ein Vollschiff in seiner Takelage und unter Segeln eine ausgezeichnete Maskierung für das auszuübende Kapergewerbe besaß. Die Verhandlungen für die Durchführung wurden nur noch mündlich geführt. Jeder Briefwechsel wurde streng untersagt. Es galt die Geheimhaltung des ganzen Unternehmens. Aber die Geheimnisse der deutschen Seekriegsleitung waren schwer zu hüten. In allen deutschen Häfen saßen ungezählte Spione der Feindmächte. Besonders der englische Nachrichtendienst war stets ausgezeichnet über alle Unternehmungen unterrichtet. Der englischen Admiralität stand ein ausgezeichnetes und sicheres Material zur Verfügung. Besonders jede Neu-Indienststellung von deutschen Hilfskreuzern wurde der englischen Admiralität mit größter Zuverlässigkeit bekannt. Die Jagd auf alle deutschen Kaperfahrer wurde für England zu einer der wichtigsten Aufgaben, denn die Freibeuter unter deutscher Kriegsflagge zerstörten den Ruf der englischen Vormachtstellung auf den Meeren immer mehr und machten die Sicherheit der überseeischen Handelswege immer problematischer. Den Kaperfahrern galt die ganze Aufmerksamkeit des englischen Nachrichtendienstes und der englischen Admiralität. — Das Geheimnis um den „Seeadler" und seine Indienststellung wurde mit der größten Sorgsamkeit und, was besonders erfreulich ist, mit Erfolg gehütet. — Die Admiralität hatte die Durchführung des Unternehmens „Seeadler" beschlossen. Im Hamburger Hafen wurde die „Paß of Balmaha" aus ihrer aufgezwungenen Ruhe aufgestört und nach Geestemünde auf die Werft Tecklenborg überführt. Mit ungeheurer Folgerichtigkeit und Beschleunigung gingen die Umänderungen und Umbauten auf dem Schiff vor sich. Leutnant Kling war Tag und Nacht tätig, um die schnelle Seeklarmachung des Hilfskreuzers zu erreichen. Die „Paß of Balmaha" veränderte ihr Angesicht gründlich. Alle Aufbauten wurden geändert, die Unter-Deck-Räume geräumig für die Aufnahme von Mannschaften, Offizieren und voraussichtlichen Gefangenen eingerichtet. Die Möglichkeit einer Durchsuchung durch die Engländer bei der Durchbrechung der Blockade wurde in allen Einzelheiten bedacht. Die Organisation dieses ganzen Unternehmens erforderte höchste Findigkeit und eine Riesenportion gesunder Bauern- oder auch Seemannsschläue. „Paß of Balmaha" wurde in wochenlanger, angestrengter Tätigkeit zum deutschen Segelmotorschiff, wurde zum ersten Hilfskreuzer, der als Segler bald genug den Südatlantik unsicher machen sollte.

Die „Paß of Balmaha" oder „Walter", wie das Vollschiff vorläufig

hieß, verschwand eines Tages von der Weser. Sie absolvierte zahlreiche Probefahrten. Alle Meinungen und Angaben des Leutnants Kling fanden ihre volle Bestätigung. Das Schiff lief glänzend unter Segel, es manövrierte und lief mit verhältnismäßig guter Fahrt, angetrieben durch den Motor. „Walter" kehrte nicht mehr nach Geestemünde zurück. Er blieb draußen auf dem offenen Wasser, allen allzu neugierigen Blicken entzogen, und harrte nunmehr der Besatzung und der Führung für das ganze Unternehmen.

Mich aber erreichte eines Tages eine plötzliche Aufforderung der Admiralität, sofort nach Berlin zu kommen. In aller Heimlichkeit wurde ich dort gefragt, ob ich bereit sei, ein Segelvollschiff mit Hilfsmotor als Hilfskreuzer in Dienst zu stellen, mit ihm die englische Blockade zu durchbrechen, den freien Atlantik zu gewinnen und dann möglichst lange Zeit auf allen, besonders aber auf den Segelschiffstraßen der Meere Kreuzerkrieg zu führen. Diese Frage schlug wie ein zündender Funke in eine Munitionskammer ein. Ich ging in die Luft! Zunächst blieb mir natürlich vor lauter Staunen die Sprache weg. Dann aber fühlte ich die Begeisterung in mir hochkommen, meine ganze Vernunft, alle Bedenken rücksichtslos überflutend. Die Aussichten, die sich mir da eröffneten, waren für mich zunächst ohne Grenzen, von einer unbeschreiblichen Weite. Herunter sollte ich von den großen Kähnen der deutschen Hochseeflotte, aufhören sollte für mich das ewige Kriegswachefahren, das ewige, nutzlose Suchen nach der „Großen Flotte", den freien Ozean sollte ich als Operationsfeld gewinnen, auf einem Segler Kreuzerkrieg zu führen, als Pirat, als Freibeuter, als Kaper die Meere befahren; die Erfüllung unausgesprochener Wünsche überwältigte mich. Ich sagte sofort und ohne Bedenken zu. Es war mir dabei, wie bereits in stillen Stunden des Nachdenkens, schon früher vollkommene Gewißheit, daß das Segelschiff sich sehr wohl zum Hilfskreuzer eignete und daß, mit einer entsprechenden Mannschaft, sich damit der kämpfenden, blockierten Heimat wertvolle Dienste leisten ließen.

So kam mit Instruktionen und Besprechungen der 2. Dezember 1916 heran. Ich wußte, daß „Möwe" und „Wolf" Kreuzerkrieg mit Erfolg führten oder ihn zu führen sich anschickten, deshalb drängte ich auf die Indienststellung des „Seeadler", auf die Zusammenstellung einer Mannschaft und auf das alsbaldige Auslaufen des Schiffes. Auf der Reede von Bleren, wo der „Seeadler" zur Hütung seines Geheimnisses unter Ausschluß der

Öffentlichkeit lag, ging ich an Bord und stellte nunmehr, gemäß den erhaltenen Befehlen, den Hilfskreuzer S. M. S. „Seeadler" in Dienst. Die Führung des Schiffes war mir als Kommandant anvertraut worden. Die Führung bestand ferner aus dem 1. Offizier, dem Leutnant z. S. d. Res. Kling, meinem Freund, dem Artillerie- und Navigationsoffizier Leutnant z. S. d. Res. Kircheiß, dem F.-T.-O. Hilfsleutnant z. S. d. Res. Pries, dem Steuermann Lüdemann, dem hervorragenden, menschlich-großen Marine-Assistenzarzt d. Res. Pietsch, der schon die frühere Fahrt der „Möwe" unter Graf Dohna mitgemacht hatte. 54 Unteroffiziere, Matrosen und Maschinenpersonal, alles Kerle, mit denen man den Teufel aus der Hölle kitzeln konnte, waren bereits an Bord. Die Aussuchung der Mannschaft ist mit allergrößter Sorgfalt vorgenommen worden. Kerle mußten das sein, die in der Schule des Meeres und der Segelschiffahrt groß geworden waren, Kerle mußten das sein, die zu jeder Tat ohne alle Bedenken bereit waren. Es waren solche Kerle. Sie haben mich mit ihrer Tatkraft, ihrem Mut und ihrer Ausdauer manchmal in Erstaunen gesetzt. Ein Gefühl der tiefsten Verbundenheit für alle Zeiten überkommt mich, wenn ich mich der „Seeadler"-leute erinnere. Herrlichere Kameraden konnte es auf dieser ganzen Erde nicht geben. Meine ganze Dankbarkeit gehört ihnen allen, gehört aber vor allen Dingen auch dem Kameraden Dr. Pietsch, der als einziges Opfer aus der „Seeadler"mannschaft fern der Heimat, auf chilenischer Erde, sein Grab fand. Alle Strapazen der Kreuzerfahrt ertrug er mit stetig gleichbleibendem Gemüt. Sein Herz brannte nur in dem Gedanken an die Heimat, seine Seele kannte nur einen Motor für sein Leben: die Liebe und die Sehnsucht nach Deutschland. Er fürchtete nichts und niemand auf dieser Erde. Der Zusammenbruch der Heimat 1918 machte in der Internierung durch einen Herzschlag seinem Leben ein Ende. Alles ertrug dieses begeisterte Herz eines wahrhaft deutschen Menschen, den Zusammenbruch des Vaterlandes ertrug es nicht! Eines der edelsten Opfer fiel mit Dr. Pietsch.

Die letzten Tage der Vorbereitungen vergingen im Fluge. Dreimal wurde die „Paß of Balmaha" umgetauft. Zuerst heißt sie „Walter". Für die Dauer kein brauchbarer Name. Dann wurde sie als Norweger, als der sie ja die Blockade durchbrechen sollte, „Maletta" getauft. „Maletta" war tatsächlich ein gut norwegischer Segler und lag in Karlskrona bereit zum Auslaufen. Leider war „Maletta" sehr voreilig und wartete nicht auf das In-See-Gehen von „Seeadler-Maletta", sondern lief bereits zu Anfang De-

zember aus. Der Teufel auch, also nochmals Kindtaufe! „Calliope"? Auch ein ganz schöner Name. Alle Papiere müssen also wieder von uns umgefälscht werden. Glücklich waren wir damit wieder fertig, da kommen zuverlässige Nachrichten, daß die wirkliche „Calliope" in einem englischen Hafen liegt. Bequemer hätten wir also in diesem Falle unsere Entlarvung den Engländern nicht machen können. Wir verzichteten auf einen solchen Aschermittwochskater und tauften endlich unseren „Seeadler" auf den gut weiblichen Namen „Hero" mit dem Heimathafen Arendal. Kunststücke in der Anfertigung von Papieren für die Mannschaft des nunmehrigen „Hero" sind geleistet worden, die, wenn sie bestraft werden sollten, nur mit einigen hundert Jahren Zuchthaus zu begleichen gewesen wären. Vor dem Feind ist jede List erlaubt. Wir haben uns nicht geniert, unsere Köpfe und Gehirne zu benutzen. Freibeuter brauchen nun einmal das „büschen" Nervenfitz und Gehirnmasse mehr als andere Erdenbürger. Zweimal zwei ist sonst immer vier, bei uns mußte es mehr als einmal auch fünf sein, ohne daß der Gegner hinter die falsche Rechnung kommen konnte. Wir sind darin wahre Rechenkünstler geworden. — An anderer Stelle habe ich unsere Listen und Manöver für andere Ohren eingehend geschildert; in diesem Buch soll auch einmal Sachlichkeit und nur Sachlichkeit zu ihrem Recht kommen. Die Geschehnisse an sich sollen das Wort haben.

Wir lagen noch immer auf der Reede von Bleren. Mannschaft und Offiziere hatten sich vollkommen eingewöhnt in den Tagen vom 2. bis 17. Dezember. Da kam das Torpedoboot „S 128" mit hoher Fahrt auf uns zugejagt. Es brachte endlich den ersehnten Befehl zum In-See-Gehen. Noch aber ist die See zu ruhig, das Wetter viel zu schön für den Beginn der Kaperfahrt. „Seeadler" braucht Sturm und Seegang für seinen Blockadedurchbruch. Es wird also mit dem Aufbruch gewartet bis zum 21. Dezember. Fünf Minuten vor Weihnachten setzt „Seeadler" alle Segel. Stürmisch legt sich der Südost hinein. Bei einer Stärke von 10 und bei hoher, harter See prescht der „Seeadler" mit 13 Seemeilen Fahrt nordwärts. Die Mannschaft führt alle Segelmanöver mit einer Genauigkeit aus, daß mir altem Segelschiffahrer das ganze Herz im Leibe lacht. Die Mannschaft hat sich vollkommen zusammengewöhnt, so zusammengewöhnt, als führe sie unter meinem Kommando schon seit Jahr und Tag, als habe sie niemals etwas anderes als Dienst auf Segelschiffen getan. Kerle waren in dieser Mannschaft, die seit Jahren auf den großen Schiffen der deutschen Hochseeflotte

zwischen den Eisenwänden und Eisenrippen gesessen hatten, auf denen die Tatenlosigkeit wie ein schwerer Druck lastete, jetzt aber erwachten sie in wenigen Stunden. Sie zogen die Luft der freien See tiefer in die Lungen. Sie dehnten sich und reckten sich. Der Segler, der dahinbrausende „Seeadler", nimmt sie ganz in seinen Bann. Es ist ein wundervoller Zauber um das Fahren auf Segelschiffen. Raum und Zeit fangen an, ihre gewohnte Gültigkeit zu verlieren; beide bekommen einen anderen, einen tieferen Sinn.

Die deutschen, die dänischen Küsten sind außer Sicht gekommen. Die Besatzung des „Seeadler" hat bei dem herrschenden schweren Sturm aus Südwest alle Hände voll zu tun. Sie hat mit dem angezogenen Räuberzivil nach einigen Tagen schon die typische Haltung des deutschen Kriegsmariners verloren; sie ist in wenigen Tagen zur friedlichen Mannschaft des norwegischen Seglers „Hero" geworden. Norwegisch, von allen wie Deutsch gesprochen, ist an Bord jetzt Umgangssprache. Der Ton zwischen Kapitän und Mannschaft ist der, der auf allen Handelsschiffen herrscht: reichlich rauh, aber darum doch nicht weniger herzlich. — Nun sollen die Engländer mal kommen und sagen, daß dieses Vollschiff ein deutscher Hilfskreuzer sei.

Der schwere Sturm aus Südwest läßt auch am 24. Dezember auf der Höhe der Shettlands nicht nach. Der „Seeadler" hat bis auf die Untermarssegel und Fock alles Zeug festgemacht. Er läuft trotzdem gute Fahrt und befindet sich fest in der Hand seines Kommandanten. Ich bin stolz auf die Segeltüchtigkeit meines Schiffes. So befahl ich, Kurs zu nehmen zwischen den Faröer-Inseln und Island hindurch, dem freien Atlantik zu. — Alle Seeleute, die sonst die Nordsee befahren, schienen für diesmal Weihnachten bei Muttern feiern zu wollen, denn kein Schiff war weit und breit auszumachen. Einzig am 23. Dezember begegnete uns auf große Entfernung ein dunkler Dampfer. Wir kümmerten uns nicht um ihn, er hielt auch uns, wahrscheinlich in dem Größenwahn, den alle Dampfer Seglern gegenüber zeigen, nicht für voll. Wir passierten ihn, ohne ihn sicher ausmachen zu können. Am 25. Dezember hielt für uns das christliche Weihnachtsfest die erste Bescherung bereit. Vom Ausguck kam die alarmierende Nachricht: „An Backbord achteraus größerer Dampfer!" — — „Seeadler" stampfte und schlingerte in der groben See. In der Takelage sang und pfiff der Sturm. Brecher kamen noch immer über Bord, aber diese Brecher taten mir nicht den einzigen Gefallen, den ich von ihnen für erwünscht hielt. Sie sollten die Bullaugen, sollten die Kajütenfenster der Kapitänskajüte endlich

einschlagen und alles norwegische Geschreibsel mit einer ordentlichen See richtig unleserlich machen, verwischen und verwaschen. Müssen wir also ein wenig nachhelfen. Die Fenster werden eingeschlagen. Für das übrige sorgt ein halbes Dutzend Eimer Seewasser. Nun komm mal an, englischer Hilfskreuzer, als der der mächtig aufkommende Dampfer von mir erkannt worden war. Vorläufig kümmerten wir uns um den qualmenden Kahn verteufelt wenig, denn was hat mich friedlichen Norweger, mit meiner riesigen Decklast aus gutem Holz, ein patrouillierender Engländer zu kümmern? Mich muß er schon ordentlich anbrüllen, denk ich mir! Im Bauche des „Seeadler", im Zwischendeck aber ist größte Spannung. Kein Niedergang führt da hinunter. Die Zugänge sind so getarnt, daß sie von einem Engländer, daß sie von solchen Dampfermatrosen schon gar nicht gefunden werden können. Einundvierzig Mann und zwei Offiziere sind im Zwischendeck verborgen. An Deck und in den offiziellen Mannschaftslogis sind nur ein Kapitän, so wie ich, drei Steuerleute und siebzehn Mann. „Dat geiht jo nu oll klor!" denk ich mir, als ich die angerichtete Bescherung in meiner Kajüte anschaue. Die Schiffspapiere hat es ja nun ordentlich zugerichtet. Na, sollte der Engländer an Bord kommen, so kann er sich mit diesen verwischten norwegischen Hiroglyphen einen Spaß machen. Ich wette den Teufel, wenn er das entziffert. Der Engländer machte uns ja denn auch das besondere Vergnügen. Erst setzte er mal mit ziemlicher Arroganz das Signal: „Drehen Sie augenblicklich bei!" Ein Warnungsschuß segelte auf den Norweger zu! Kinder, sind die mit die Vorderbeene im Trog! Na, warte, ihr Hechte, euch werden wir schon an die Angel kriegen. Ein Norweger beeilt sich nicht übermäßig, ein norwegischer, mit Holz als Decklast geladener Segelschiffskaptein hat aber besonders viel Zeit. Also geht erst nach geraumer Zeit die norwegische Flagge hoch, also dreht die „Hero" erst nach geraumer Zeit, den Wünschen der Herren Engländer folgend, bei. Ist doch ein widerspenstiges Frauenzimmer, diese „Hero" aus Arendal.

Na, denn mal angetreten zur Parade! Der Engländer hatte es mächtig wichtig mit seiner Schönheit und Männlichkeit. Mit „Alle Mann auf Gefechtsstationen, alle Mann an den Geschützen" jagte er auf uns zu und an uns in einer Entfernung von ungefähr dreihundert Metern vorbei. Wir hatten für diese Ehrung volles Verständnis. Wenn er aber bei uns Salut für diese Ehrung gefordert haben würde, hätte er uns in die peinlichste Verlegenheit gebracht. Unsere beiden 10,5-cm-Geschütze lagen gut verstaut und

verpackt noch unter Deck. Sie sollten das Licht des Tages erst einige hundert Seemeilen weiter erblicken! — Also bekommen wir doch den hohen Besuch Albions an Bord. In etwa 600 Meter Entfernung stoppt der Herr Hilfskreuzer. Er hat einen ernsten Annäherungsversuch durch ein ausgesetztes und gut bemanntes Boot beschlossen. Die Kerle, der Teufel oder der olle Neptun soll sie holen, kommen zu uns an Bord. Na, denn kann das ja nun wohl nichts helfen, denn muß ja nun wohl die einexerzierte Komödie gespielt werden!

Die See ist ruhiger geworden. Das englische Boot geht längseits. Zwei Offiziere und ein Signalgast kommen an Bord. Während der eine die Schiffspapiere fordert, begrüßt mich der andere.

„Good morning, Captain. Happy Christmas, have you seen anything of the german navy?"

Also los in die Kapteinskajüte! Da sah es lieblich aus. Die Verwüstung war verteufelt echt. Es schwamm alles. So kann nur ein schwerer Brecher gehaust haben. Die Engländer finden für diesen Zustand in tiefstem Verständnis sogar Worte des Bedauerns für mich. Die Prüfung der Papiere erfolgt aber dennoch mit einiger Gründlichkeit. Sie scheint nicht unbefriedigend auszufallen. Der Signalgast erhält Befehl zu folgendem Spruch an den wartenden Hilfskreuzer:

„Norwegisches Segelschiff ‚Hero' mit Holzladung nach Melbourne!"

Mich kitzelt es aber doch in den Fingern, als die untersuchenden Offiziere Seiner Majestät des Königs von England sich eingehende Notizen über die Art des Schiffes, über den Umfang und die genaue Art der Ladung, über die Mannschaft machen! Dunnerkiel, wenn dat mol oll klor geiht! — Die Untersuchung schreitet unter allerhand Intermezzis weiter. Inzwischen hat der englische Hilfskreuzer wieder Fahrt aufgenommen. Er umkreist den „Seeadler". Seine sämtlichen Geschütze sind auf uns gerichtet. Sicherlich ist das an sich keine sonderlich angenehme Situation für einen friedlichen Norweger gewesen, uns deutsche Seeleute haben diese Dinge nicht aus unserer Ruhe bringen können. Das Verhalten der Besatzung war geradezu mustergültig. Unerschrocken hielten sie an der einstudierten Rolle fest, bis endlich die Herren Offiziere von Bord gingen. Ihnen folgte der Signalgast.

„Well Captain, your papers are all right. Bout you ho to wait about two hours for instructiones. — Happy Christmas!"

Ich spuckte meinen Priem bedächtig nach der anderen Seite über Bord.

Das war also bis hierher gut gegangen. Die Mannschaft tat so, als sei nichts geschehen. Die Augen allerdings blinzelten schon verdächtig auf in unbändiger Freude. Sollte es gelungen sein, nachdem die erste Blockadelinie vorher durchbrochen worden war, nun auch ungeschoren aus dieser Untersuchung herauszukommen? Aus dem Mannschaftslogis schallte ein ganz gemeiner saftiger Witz und herzhaftes Gelächter, dann wieder Gesang, etwas rauh, aber für norwegische Handelsfahrerohren durchaus schön und angenehm zu hören. — Das Prisenboot legte ab und kehrte zu dem Engländer zurück. „Seeadler" blieb, dem Befehl folgend, gestoppt liegen. Die Minuten vergingen nun doch um vieles zu langsam. Mir war nicht mehr ganz wohl, denn, kam die Untersuchung unserer Angaben durch Funkspruchrückfragen bei den englischen Behörden, dann o jeh! War es nun Weihnachtsfreude, die die Gehirne erfüllte, so daß sie nicht mehr allzu genau nachprüften? Mir jedenfalls fiel der berühmte Stein vom Herzen, als endlich das Signal von dem Engländer kam: „Setzen Sie Ihre Reise fort!" „Seeadler" signalisierte sofort zurück: „Ich danke Ihnen!" Der Engländer wurde nun besonders höflich: „Ich wünsche Ihnen eine glückliche Reise!" — Diesen Wunsch konnte ich gebrauchen! Er ist, wenn auch nicht ganz, aber wenigstens zu einem guten Teil in Erfüllung gegangen. „Ich danke Ihnen, meine Herren von der Themse!"

Langsam und bedächtig nimmt der „Seeadler" wieder die Fahrt auf seinem alten Kurs auf. Der englische Hilfskreuzer hat es eilig. Er geht mit hoher Fahrt außer Sicht des „Seeadlers"! — Ihn treibt es heimwärts von dem ewigen Patrouillendienst. Weihnachten wollen auch diese Engländer feiern. Die Ablösung ist schon unterwegs. Soll die sich über die Festtage um diese verfluchten deutschen Blockadebrecher kümmern, die für die nächste Zeit vom englischen Nachrichtendienst aus den deutschen Häfen angemeldet sind. Noch immer war die Jagd auf die deutschen Kaperschiffe ergebnislos verlaufen. Neunzehnhundertsechzehn durchbrachen „Möwe", „Seeadler" und „Wolf" in kurzen Abständen hintereinander die englische Blockade. Alle Wachsamkeit war nicht imstande, diese Durchbrüche zu verhindern. Die Engländer spürten bald genug an der Überfälligkeit vieler Schiffe das erneute und verstärkte Wirken der deutschen „Piraten". Die englische Meinung sprach sich in der Presse mit großer Ironie und Schärfe über die Admiralität und ihre Abwehrmaßnahmen gegen diese „Schwarzen Schiffe" aus. Die Admiralität wurde täglich nervöser. Hiobsbotschaften

überraschten sie von allen Überseehandelswegen. Vor Kapstadt gingen sehr bald Schiffe durch Minen verloren, im Indischen Ozean traten ebenso rätselhafte Schiffsverluste ein. Nun häuften sich neuerdings wieder die Anzeigen, daß auch auf den Segelschifffkursen des Südatlantik ein sagenhafter deutscher Freibeuter sein Unwesen trieb.

„Seeadler" wußte seinen Feind weit weg. Ich erteilte Befehle und Anweisungen, die die Gefechtsklarheit des Schiffes für alle kommenden Fälle zum Ziele hatten. Zuerst kamen erst einmal alle meine versteckten Jungens an Deck. Jetzt gab es kein Verstecken mehr! Mit Windeseile hatten meine Jungens das norwegische Zivil abgelegt. Mit derselben Windeseile verwandelten sie sich in deutsche Matrosen und Offiziere. Mit Windeseile verschwanden die Seeräuberbärte aus den Gesichtern, fielen die inzwischen langgewordenen Locken der Schere zum Opfer. Zum Teufel mit der ganzen Decklast und Holzladung. Über Bord mit dem Plunder. Die Balken und Bretter flogen nur so. Sie trieben lustig auf den noch immer ziemlich hohen Wellen tanzend dahin. Balken um Balken wurde so dem Meer anvertraut. — Dann ging es an ein „Rein Schiff". — Alle Müdigkeit, die aufregenden Stunden unter Deck, die durch eine kleine Nervosität leicht hätten für den „Seeadler" zur Katastrophe werden können, waren bald genug vergessen. Aus den Kojen und Kajüten, aus den Mannschaftslogis flogen die norwegischen Bilder, flogen die Postkarten von norwegischen Hafenbräuten hinaus. Der Schiet war nicht mehr nötig. Aus dem Blockadebrecher, aus dem friedlichen norwegischen Handelsfahrer mußte in kürzester Frist ein deutsches Kriegsschiff werden. — Immerhin aber kosteten die nächsten Tage viel, viel Kraft und ungeheure Anstrengungen, denn der „Seeadler" kämpfte in der neugewonnenen Freiheit zunächst gegen die Tücke der Elemente mit aller Zähigkeit an. Grobe See, schwere, ruckartig einsetzende Stürme machten dem „Seeadler" den Kampf herzlich sauer. Orkanartige Böen jagten und pfiffen durch seine Takelage. Alle Unbilden des Nordatlantik im Dezember mußte mein gutes Schiff ertragen. Es hielt ganz wunderbar allen Angriffen der Naturgewalten stand. Eine brennende Freude war diese ganzen Tage in meinem Herzen. Dieses Schiff und diese Mannschaft wurde zu meinem großen Stolz.

„Seeadler" feierte in Sturm und Regen Weihnacht. Die Gedanken wanderten in diesen Tagen oft genug heimwärts nach der schwer ringenden deutschen Heimat. Hungerblockade wurde zu einer furchtbaren Geisel. Die

Heimat litt auch um diese Kriegsweihnacht wieder schwerste Stunden der Entsagung und der Not. „Seeadler" feierte Weihnacht. Die Gedanken seiner Besatzung aber waren in Deutschland.

Die Vorbereitungen für die Gefechtsbereitschaft meines Schiffes nahmen rüstig ihren Fortgang. Zu Anfang Januar 1917 hatten wir die Geschütze und Maschinengewehre eingebaut. Nun konnte sich endlich der erste Kahn zeigen, den zu entern wir Freibeuter begierig waren. — Wir segelten in das neue Jahr hinein mit hunderttausend Tonnen Hoffnung auf Wirksamkeit an Bord. Unsere Hoffnung sollte bald genug belohnt werden. — Am 9. Januar endlich kam vom Beobachter im Ausguck die Nachricht: „An Backbord voraus Dampfer in Sicht!"

Meine Befehle jagten in den Maschinenraum. Unser Hilfsmotor fängt an zu arbeiten. „Seeadler" erhöhte seine Geschwindigkeit und hielt auf den Dampfer zu. Kinder, Kinder, wenn das bloß kein Neutraler ist! 10 Uhr 20 Minuten vormittags kreuzte der Dampfer den Kurs des „Seeadler". Ich ließ signalisieren:

„Ich bitte um Ihre Chronometerzeit!"

Die Antwort kam prompt; aber noch spielte der Dampfer Versteck mit uns. Er heißte keine Flagge. Mir ahnte schon, daß er niemals einer der zu schonenden Neutralen sein könne, denn Schornstein und Außenbordanstrich waren rabenschwarz. Wozu? Schutz gegen Sicht durch feindliche U-Boote. Der Dampfer passierte uns und setzte nun Flagge. „Hurra, ein Engländer!" Meine ganze Mannschaft ist auf Gefechtsstation. Die Kriegsflagge geht hoch. Um 11 Uhr 15 Minuten erhält der Engländer den Befehl: „Stoppen Sie sofort!" Damit aber wenigstens eines unserer Geschütz zu Wort kommen konnte, wurde ein Warnungsschuß abgefeuert. Und schon dampfte Mister X. mit höherer Fahrt los. Achthundert Meter betrug die Entfernung vorläufig noch immer. Die „Seeadler"mannschaft geriet in eine leichte Aufregung. Da hatte sie nun den ersten Gegner und der versuchte auch gleich ehrliche deutsche Seeleute für einen Narren zu halten. Erkannte er ihr Signal nicht? Hatte er keine Ohren im Kopfe, daß er den ersten Warnungsschuß überhörte! So sollte er gleich den zweiten in die Ohren gedonnert bekommen. Der Schuß dröhnte über das Meer, aber der Engländer wollte nicht hören! Jetzt aber ran an den Feind! Unser Motor arbeitet mit hoher Kraft. „Seeadler" macht gute Fahrt. Die Jagd beginnt mit ungeheurem Hallo. Zwei weitere Schüsse werden über den Engländer hinweggefeuert. Der fünfte Schuß schlug mit

seiner ganzen Gewalt im Achterdeck des Dampfers ein. Jetzt wurden die Trommelfelle des Briten doch empfindlicher. Er stoppte ab. Er wurde sogar noch entgegenkommender und wartete meine Aufforderung dazu nicht erst ab; er setzte eines seiner Boote aus. Der englische Kapitän bemühte sich höchstpersönlich zu uns an Bord. Er war sogar sehr, sehr höflich geworden und brachte alle Schiffspapiere usw. mit in meine Kajüte. Es ist ein alter, herrlicher Seemann, der englische Kapitän Chewn. Mit großen verwunderten Augen betrachtet er das deutsche Segelkriegsschiff. Er schüttelt immerfort den Kopf. Diese Deutschen sind eben doch Teufelskerle, jetzt führen sie schon Kreuzerkrieg mit Seglern, mit „Windjammern". Sein Schiff, der 3268 Brutto-Register-Tonnen große Frachtdampfer „Gladys Royle", muß seinen Proviant und einige Geräte an „Seeadler" abgeben, dann erschüttern ihn die Sprengladungen in allen Fugen. Er beginnt zu brennen und sinkt in der Dämmerung sehr schnell. „Seeadler" aber hat nun als Besuch die ersten Gefangenen an Bord. Barbados-Neger, Russen, einen Portugiesen, einen Spanier und eine Handvoll Engländer. Der erste Erfolg ist da. Ich habe eine große Freude im Herzen. Ich bin begeistert von meinen Jungens. Sie hatten gearbeitet, als sei das Freibeutergewerbe seit allem Anfang ihr Beruf gewesen. Der erste Engländer nahm mit 3000 Tonnen bester Cardiffkohle den Weg auf den Grund des Meeres. Hurra „Seeadler".

Am 10. Januar schenkte uns das Schicksal den nächsten Gegner. Ich mußte zum zweitenmal gegen die Anweisung verstoßen, als Segelschiff nur Segelschiffe anzugreifen, jeden Kampf mit vielleicht bewaffneten Dampfern zu meiden. Aber ich brachte es nicht über das Herz, meine Jungens und meine Offiziere zu enttäuschen. „Ran an den Feind!" — Auch dieser Engländer gab die Chronometerzeit und wurde als Antwort dafür mit wehender deutscher Kriegsflagge von den Kanonen des „Seeadler" unsanft angebrüllt. Auch dieser Engländer wollte zunächst den Taubstummen spielen und weder hören, noch sehen, noch sprechen! Der erste Treffer saß im Heck in der Wasserlinie. Der zweite Treffer mußte ihn zur Vernunft bringen und ihm sein albernes Davonlaufen abgewöhnen. Das ganze Rudergeschirr riß ihm der zweite Treffer in Trümmer. Also warum nicht gleich so, mein lieber Mister X.! Auch auf dem Dampfer „Lundy Island", 3095 Brutto-Register-Tonnen, Heimathafen Westhartlepol, waren nur die Offiziere Engländer, die gesamte Besatzung aber Neger. Mich selbst hielt eine genauere Untersuchung des Schiffes allzu lange auf. Ich gab Befehl zur Übernahme

der ganzen Mannschaft. Kaum war das geschehen, so sollten meine Geschützbedienungen eine Freude haben. „Lundy Island" wurde als Schießscheibe freigegeben. Deutsche Sprenggranaten taten ihr kurzes Werk. Der Engländer ging mit 4500 Tonnen Zucker auf den Grund. Zuckerwasser im Südatlantik, mal was anderes! Die Gesellschaft auf „Seeadler" wird bunter, das Sprachengewirr schon babylonischer. Die „Seeadlermannschaft" hat Unterhaltung genug. Sie lacht sich halb krank, als ihr der Kapitän erzählt, daß ihm die deutsche „Möwe" unter Graf Dohna schon ein anderes Schiff genommen und versenkt hat. Hurra, „Möwe", wir hoffen, es dir in diesem Versenkungstempo gleichzutun.

Zehn Tage segelte der „Seeadler" nun schon wieder, ohne Beute zu finden. Das Segelwetter ist wundervoll. Wir nähern uns dem Aquator, nähern uns damit jener ewigen Schönwetterzone, in der ein fast stets gleichbleibender Passat weht. Von allen Südamerikaseglern wird dieser Schiffahrtsweg benutzt. Das ist somit mein eigentliches Piratenrevier. Hier gedenke ich mit „Seeadler" eine erfolgreiche Jagd zu betreiben, nach allen Regeln freibeuterischen Lebens. — Am 21. Januar endlich erkennt unser Ausguckposten auf Gegenkurs einen Segler. Ich presse das Glas an die Augen und wirklich, da nähert sich unter vollen Segeln in guter Fahrt eines jener Wunder auf den Schiffahrtsstraßen der Welt, einer jener Vertreter einer aussterbenden Romantik, ein Segler! Auf diesen ersten Segler war mein Herz gespannt gewesen. Auch er mußte meine und „Seeadlers" Beute werden. Beide Schiffe kamen sich in ihrer ganzen Schönheit, beleuchtet von einer herrlich strahlenden Morgensonne, schnell näher. „Seeadler" machte sein Zeitmanöver: „Ich bitte Sie um Chronometerzeit!" — Der Gegner setzt die französische Flagge und gibt die international gebräuchliche Antwort. Der größte Teil seiner Besatzung ist bei diesem herrlichen Wetter und bei dieser Begegnung an Deck. Da werden die Augen größer und erschreckter, denn auf „Seeadler" geht die deutsche Kriegsflagge hoch. Das Signal: „Drehen Sie augenblicklich bei!" folgt, außerdem aber rattert ein Maschinengewehr eine Garbe dem „Charles Gounod" vor den Bug. „Charles Gounod" ist ungewöhnlich artig. Er gehorcht auf das Wort. Unser Prisenboot steuert auf ihn zu. Leutnant Pries geht an Bord zur Prüfung der Schiffspapiere. Er wird von den Franzosen mit offensichtlicher Neugier empfangen. Auch für sie ist ein Segler als Kreuzer, als Freibeuter eine vollkommen überraschende Erscheinung. Die französische Mannschaft sucht ihre Privatsachen zusammen und ist schnell bereit, auf „Seeadler" umzusteigen. Proviant für sie wird noch übernommen. „Charles Gounod" aber wandert, statt mit seinen 3300 Tonnen Mais nach seinem Heimathafen Nantes, auf den Grund des Meeres. — Diese erste Versenkung eines Seglers hat mir im tiefsten Herzen weh getan. Meine Augen konnten sich von dem sinkenden Schiff nicht trennen. Ich mußte aber, in Erfüllung meiner Pflicht, die Versenkung vornehmen, auch wenn ich um diesen Segler, wie um jeden weiteren, der dasselbe Schicksal leiden sollte, Trauer empfand. Sie wurden immer weniger auf den Meeren. Neue Segelschiffe aber baute unsere Gegenwart, dieses Maschinenzeitalter schon überhaupt nicht mehr. Vierzig Minuten dauerte die Tragödie des „Charles Gounod".

Vierundzwanzig Franzosen sehnten sich an Bord unseres „Seeadler" zunächst vergeblich nach ihrer Freiheit und nach ihrer französischen Heimat.

Am 28. Januar kreuzte ich bei herrlichem Wetter auf dem Segelschiffsweg. Und abermals nähert sich dem „Seeadler" das große Wunder. Ein schneeweißer Segler hält auf ihn zu. Ich lasse ihn wieder nach der Chronometerzeit fragen. Ungefähr vier Seemeilen trennen in diesem Augenblick die beiden Segler. Der Gefragte signalisiert, daß er Signal und Flagge nicht erkennen könne und läd freundlich zum Näherkommen ein. Verflucht, denke ich, das kann nur ein Amerikaner sein; es muß ein Amerikaner der ganzen Aufmachung seines Kahnes nach sein. Ich verzichte also zunächst auf ein weiteres Frage- und Antwortspiel und beabsichtige schon, den anderen ungeschoren zu lassen. Da setzt er überraschend die englische Flagge. Nun aber ran mit aller Kraft! Alle Segel und der Motor müssen für hohe Fahrt sorgen. Unser Warnungsschuß brüllt im selben Augenblick, da unsere Kriegsflagge hochgeht, den Briten an. Er dreht erschrocken augenblicklich bei und liegt still. Unser Prisenkommando findet eine Riesenüberraschung an Bord vor. Der Kapitän hat geheiratet und macht auf dieser Fahrt mit seiner jungen Frau seine Flitterwochen ab. „Seeadler" bekommt also zur Abwechslung nun auch noch Damenbesuch. Jetzt zeigt euch als Gentlemans und Kavaliere, meine blauen Jungens! Klippfisch und Holz hatte der englisch-kanadische Schoner „Percé" geladen. Er war von Halifax nach Santos bestimmt. Besatzung und Proviant wurden in kürzester Zeit übernommen. Der Schoner ging durch Sprengung auf den Grund. Seine Holzladung allerdings erhielt ihn verhältnismäßig lange schwimmend. Er brannte lichterloh. Das Meer schloß sich dann schnell über ihm.

Mit geringer Leinwand trieb „Seeadler" auf dem Aquator herum. Er wartete auf Beute. Sein Tatendrang war noch längst nicht gestillt. Die Mannschaft wurde unersättlicher. Ich selbst geriet in eine gewisse Unruhe. Das bisherige Geschäft der Versenkung ging uns zu langsam von statten. Wir brauchten Beute und immer wieder Beute. Am 3. Februar endlich trieb uns der Passat wieder einen Segler in den Weg. Das Manöver zu seinem Anhalten klappte nun schon bei meinen Jungens wie am Schnürchen. Nach dem ersten Warnungsschuß und nach dem Anblick der deutschen Kriegsflagge drehte auch der französische Segler „Antonin" sofort bei. 3500 Brutto-Registertonnen, Heimathafen Dünkirchen. Und seine Ladung? Er kam aus Iquique und war bis an die Grenze seiner Tragfähigkeit mit Salpeter angefüllt. Salpeter! — Das war ein herrlicher Klang in meinen Ohren. Salpeter brauchte die französische Pulver- und Sprengstoffabrikation in ungeheuren Mengen. Den deutschen Armeen wurde damit das Leben schwer gemacht. Also auf den Grund mit diesem Teufelszeug. Herüber mit der Besatzung! Ich ersuchte den Prisenoffizier, seine Tätigkeit abzuschließen, Sprengpatronen zu legen und das Schiff zu versenken. Die Besatzung stieg über. Proviant wurde übernommen. Die „Antonin" sank nach kurzer Zeit.

Interessant war für mich die Nachricht, daß der Kapitän dieses französischen Salpetersegelers verschwieg, daß sein Schiff am 27. Januar von einem englischen Kreuzer angehalten und untersucht worden war. Für alle Fälle hatte der Kapitän auch die entsprechende Eintragung aus dem Logbuch entfernt. Die Mannschaft gab diese Tatsache offen zu. Es war aber dann wie ein seltsames Geheimnis zwischen den Franzosen. Sie antworteten auf eingehendere Fragen nicht mehr. Es mag in ihrem Herzen der Wunsch bestanden haben, die Engländer möchten unseren Kurs kreuzen und unserem Wirken als Freibeuter ein vorzeitiges Ende machen.

Ich habe mich von diesen Nachrichten nicht beeinflussen lassen. Mir waren meine jetzigen Jagdgründe gerade recht. Mein Freibeuterherz freute sich, als dem „Antonin" in den nächsten Tagen die „Buenos Ayres", ein italienisches Vollschiff mit Konterbande, nachfolgte, als von meinen Sprengpatronen seine französischen Brüder, die Segler „La Rochefoucauld" und „Dupleix", leckgeschlagen, zum Sinken gebracht wurden. Weh aber war mir wieder um das Herz, als am 19. Februar vormittags sich uns eine Viermastbark näherte, die ich bald genug unter Zuhilfenahme meines guten

Glases als die Viermastbark „Pinmore" ansprechen und ausmachen konnte. Auf der „Pinmore" hatte ich vor vielen Jahren als Matrose gefahren. Sie war mir damals ein Stück Heimat geworden. Jetzt lief ausgerechnet sie mir, dem deutschen Freibeuter, in den Weg. Jetzt mußte ich zum Vollstrecker des Todesurteiles über sie werden. Die alte, herrliche „Pinmore" sank, von meinen Sprengpatronen aufgerissen, mit 3706 Tonnen Mais in die Tiefe. Sie sah weder ihren Bestimmungsort, die Azoren, noch ihren englischen Heimathafen wieder. Hart kann das Leben eines Freibeuters sein, hart und unerbittlich muß er um seiner Aufgabe willen für das Vaterland sein können.

Zur Abwechslung machten wir auch einmal mit einem Neutralen Bekanntschaft. Am 25. Februar kam ein dänischer Viermaster in Sicht. Wir konnten mit ihm leider nicht viel anfangen. Die Geschützbedienungen lagen umsonst an ihren Kanonen. Der Däne hatte ausgezeichnete Papiere an Bord. Der deutsche Konsul in Buenos Aires hatte ihm einen Freibrief ausgestellt. Unsere Sprengpatronen konnten nicht in Aktion treten. Wir verabschiedeten uns sehr freundlich von den Skandinaviern und fuhren weiter unseren Kaperkurs.

Wir waren rechte Freibeuter geworden! Auf unserem Schiffe herrschte ein buntes Leben. Die Gefangenen mehrten sich. Sie waren die aufmerksamsten Zuschauer bei neuen Angriffen auf weitere Schiffe. Die bereits anwesende Lady bekam am 26. Februar Gesellschaft. An diesem Tage wurde der englische Segler „British Yeoman" aufgebracht und versenkt. Bei der zu übernehmenden Besatzung befand sich auch eine Frau. Die Abwechslung an Bord des „Seeadlers" nahm zu, das babylonische Sprachengewirr aber ebenfalls. Meine Leute hatten alle Hände voll zu tun mit den Gefangenen und dem Schiff. Der Raum wurde langsam zu eng für so zahlreiche Gesellschaft. Die Meinungen begannen sich oft hart zu stoßen. Es bedurfte aller Geschicklichkeit, um die Leute im Zaume zu halten ohne die Anwendung härterer Maßnahmen. — Die beiden am 27. Februar und 5. März versenkten Franzosen fuhren selbstverständlich wieder große Mengen Salpeter. Ihre Versenkung wurde für mich eine Genugtuung.

Auf unserem bisherigen Kurs wurde es stiller und stiller. Wir wurden des ewigen, zwecklosen Spazierenfahrens überdrüssig und gingen deshalb über den Aquator nach dem Südatlantik, in der stillen Hoffnung, dort bessere Beute anzutreffen. Und siehe da, unser Entschluß erwies sich als richtig

und im rechten Augenblick gefaßt. — Am 11. März kam ein größerer Dampfer in Sicht. Er fuhr in guter Fahrt nordwärts. Endlich mal wieder ein Dampfer. Es stand sofort, wie in einem stillen Einverständnis, bei mir und meinen Leuten fest: den müssen wir haben! Also muß unser Motor seine äußerste Kraft hergeben. Wir jagen dem gute Fahrt machenden Schiff nach. Aber erst um 5 Uhr nachmittags kommen wir sichtlich auf. Unser Flaggenstoppsignal und unser erster Warnungsschuß wurde selbstverständlich nicht beachtet. Nun donnerten abermals die deutschen Granaten den Fliehenden an. In seiner nächsten Nähe schlugen sie ein. Gestoppt wurde aber deshalb die Maschine nicht. Sie lief vielmehr nun scheinbar erst recht hohe Fahrt. Also jagen meine Befehle abermals in den Maschinenraum des „Seeadler" und fordern höchste Leistung unserer Maschine. Wir müssen an diesen tollgewordenen Frachtschlorren unter allen Umständen herankommen. Wir feuern weiter. Die nächsten Schüsse sind ernste Treffer. Die Funkeinrichtung wird zerstört. Ein Hauptdampfrohr wird zerrissen. Die Mannschaft des Gegners verläßt die Maschine, aber sie vergißt in ihrer Angst, die Maschine zu stoppen. Der Dampfer rast weiter, also muß „Seeadler" weiterfeuern. Auf 1800 Meter wird der letzte Schuß abgegeben. Er zersplittert das eine Rettungsboot. Nun zeigt der Dampfer die weiße Flagge. Ein „Hurra!" der „Seeadler"mannschaft antwortet. Die Gefangenen auf „Seeadler" haben das Gefecht zum großen Teil mit angesehen. Zwischen der „Seeadler"besatzung und den Gefangenen bestand eine gewisse Vertraulichkeit. Die gefangenen Seeleute aber bewunderten den „Seeadler" und seine Besatzung, denn sie erkannten seine Taten bedingungslos an. Besonders die gefangenen Segelschiffsbesatzungen wußten zu beurteilen, was es heißt, mit einem Segler monatelang auf den Meeren zu kreuzen, ohne je die Möglichkeit zu haben, einen Hafen anlaufen zu können, in steter Gefahr zu leben, jeden Tag den Kampf suchen zu müssen um des fernen, notleidenden Vaterlandes willen.

„Horngarth" war der Name des Dampfers. Mit 5700 Tonnen Mais und einer Besatzung von 32 Mann befand er sich auf dem Wege von San Nicolas (La Plata) nach dem englischen Hafen Plymouth. Er erreichte diesen Hafen niemals mehr, wenngleich er, den Weisungen der englischen Admiralität gemäß, sich jeder Wegnahme mit allen Mitteln zu widersetzen versuchte. Er wurde versenkt! Englands unantastbare, unbedingte Seeherrschaft erlitt durch einen deutschen Segelschiffshilfskreuzer einen neuen, empfindlichen Stoß. — Nun wurden die zahlreichen Gefangenen, immerhin waren bis zu diesem Tage durch „Seeadler" elf Prisen genommen und auf die verschiedenste Weise versenkt worden, wirklich zu einer Last für den „Seeadler". Mir ging der Gedanke nicht aus dem Kopf, bei nächster Gelegenheit einen gekaperten Dampfer mit ihnen nach einem südamerikanischen Hafen zu entsenden. Dabei aber war es mir klar, daß damit allerdings wahrscheinlich das Geheimnis um den „Seeadler" nicht mehr zu hüten sein werde. Denn mit dem Eintreffen der Gefangenen in irgendeinem Hafen, wurden alle Einzelheiten des Unternehmens „Seeadler" bekannt. Dann beginnt selbstverständlich für den „Seeadler" ein anderes Leben. Dann muß er sich hüten, denn dann wird der Engländer mit allen Mitteln Jagd auf ihn machen. Diese Erwägungen erfolgen nicht, weil Sorge in mein Herz gekommen ist; sie stimmen mich nur deshalb bedenklich, weil „Seeadler" dann in seinem Wirken für Heimat und Vaterland sehr, sehr beschränkt werden kann. Dazu aber ist es eigentlich noch lange nicht Zeit, denn mein Beutehunger ist noch lange nicht gestillt. Immerhin aber studiere ich die Karten der südamerikanischen Küste und die Karten um Kap Horn.

Ich wurde schneller zur Lösung der Gefangenenfrage gezwungen, als ich gedacht hatte. Ich kreuzte mit großer Ausdauer um die zweite Märzhälfte auf dem Segelschiffswege nach Süden. Am 21. März, in der deutschen Heimat feiern sie an diesem Tage den Anfang des Frühlings, kam Backbord voraus ein Segler auf. Ihm knatterte die Aufforderung zum Beidrehen entgegen. Er folgte dieser Aufforderung sofort und setzte dann die französische Flagge. Lustig wehte die Trikolore im Winde. Es war der französische Segler „Cambronne". — Ich hielt ihn lange im Blickfeld meines Glases fest. Mein Entschluß war gefaßt! Die Gefangenen mußten heute von Bord. Ihre Zahl betrug nunmehr bereits 263 Köpfe, also viermal soviel wie die eigene Besatzung. Der Teufel soll auf einem Segler auf die Dauer soviel Menschen gebrauchen können. Ihre Ernährung machte mir ernste Sorgen. Ich ließ mir durch den Prisenoffizier den Führer der französischen Bark kommen und setzte ihm auseinander, daß ich nicht die Absicht hätte, sein Schiff zu versenken, daß vielmehr er und sein Schiff die Freiheit haben sollten, wenn er die Gefangenen des „Seeadler" an Bord nehme und nach einem südamerikanischen Hafen bringe. Die Augen des Kapitäns strahlten vor Freude. Seine Bereitwilligkeit sprach sich in übergroßer Freude aus. Also wurde mit der Ausschiffung der Gefangenen um 11 Uhr vormittags

begonnen. Erst am späten Nachmittag war sie beendet! Proviant in genügender Menge wurde auf die „Cambronne" umgeladen. Möbel wandern hinüber. Selbst eine ganze Reihe von dem auf der „Horngarth" erbeuteten Sekt nimmt seinen Weg auf das französische Schiff. Die Gefangenen scheiden von dem „Seeadler" und seiner Führung und Mannschaft ohne allen Groll. Sie hatten die Gefangenschaft nicht gefühlt. Sie waren gut verpflegt und ebenso behandelt worden. Mit „Hurras!" schieden sie von Bord des Freibeuters. Den gefangenen zwölf Kapitänen aber gab ich ein Festmahl in der Offiziersmesse. Andere Worte bekamen da wir Deutschen von den gefangenen Kapitänen zu hören, als sie in europäischen und überseeischen Hetzzeitungen über uns geschrieben standen. Es wurde ein ernster Abschied! — Um meinem „Seeadler" aber einen genügenden Vorsprung vor den nunmehr zu erwartenden Verfolgern zu sichern, ließ ich die oberen Masten der „Cambronne" kappen, so daß die Befreiungsbark nur mit ganz geringer Leinwand und damit ebenso geringer Geschwindigkeit segeln konnte. Die Gefangenen begriffen diese Maßnahme sofort und brachten mir trotzdem begeisterte Hurras aus, als ich mit dem „Seeadler", der alle Segel gesetzt hatte, unter wehender deutscher Kriegsflagge an ihnen vorbeisteuerte, der einbrechenden Dämmerung auf Südkurs entgegen.

Auf der „Cambronne" führte der englische Kapitän von der „Pinmore" das Kommando. Er hielt getreulich seinen Eid und sein durch Handschlag bekräftigtes Wort; er führte die „Cambronne" in langsamer Fahrt nach dem nächsten südamerikanischen Hafen, nach Rio de Janeiro. Am 21. März wurde von mir die „Cambronne" entlassen, am 30. März traf sie bereits in Rio de Janeiro ein. Ihr Erscheinen erweckte eine Sensation ohnegleichen. Jetzt wurde mit einem Male die Überfälligkeit einer ganzen Reihe von Schiffen erklärlich. Die englische Admiralität geriet in die fürchterlichste Aufregung. Jetzt führten diese Deutschen schon mit einfachen Segelschiffen gegen Albion Kreuzerkrieg. Die ganze große Flotte des Inselreiches war also nicht in der Lage, diese Freibeuter für immer von den Weltmeeren zu fegen. Die Funkwarnungen rasten durch den Äther:

„Feindlicher Hilfskreuzer von dem Aussehen eines Segelschiffes mit Hilfsmaschine kann auf See angetroffen werden. Hütet euch!"

Die englische Admiralität sammelte mit peinlichster Gewissenhaftigkeit alle Aussagen der an Bord des „Seeadler" gewesenen Gefangenen. Sie

wollte sicher gehen bei der Jagd auf den „Seeadler", sie wollte seine Vernichtung unter allen Umständen, koste es, was es wolle, in kürzester Frist bewerkstelligen. Ihre Anweisungen gingen allen Kreuzern an der südamerikanischen Westküste zu. Die Jagd auf „Seeadler", durchgeführt von vielen Schiffen, nimmt ihren Anfang. Nun, „Seeadler" hat die hetzenden, englischen Kreuzer nicht gefürchtet. Sie haben ihn nicht ergreifen können. Selbst die Lüge mußte von der englischen Admiralität zu Hilfe genommen werden, um den „Seeadler" aus der Welt zu schaffen. Er lebte weiter, trotz aller Zeitungsnachrichten, die ihn totsagten, und tat seine Pflicht für Heimat und Vaterland.

Nach der Entlassung der „Cambronne" steuerte ich mit Konsequenz südlichen Kurs. Mein Ziel war das Kap Horn. Dort herum mußten alle Schiffe von der südamerikanischen Westküste kommen. Dort erhoffte ich für „Seeadler" gute Beute. Und Kap Horn schenkte auch uns diesmal nichts. Es bleibt die Heimat der Stürme und läßt keinen christlichen Seemann ungeschoren und ungerupft. Schlechtestes Wetter brachte uns bereits der 24. März. „Seeadler" kämpfte gegen eine äußerst grobe See und machte nur schwer Fahrt. Das Wetter verschlechterte sich auf der Höhe des La Plata zusehends, von Stunde zu Stunde steigerte sich der Sturm zum Orkan. Die Mannschaft des „Seeadler" zeigte ihre hohe Kunst des Segelns im besten Licht. Tag und Nacht stand sie in der Takelage und bewies mir immer wieder, daß sie aus rechten Kerlen zusammengesetzt und ohne Ausnahme durch die herrliche Schule des Segelschiffes gegangen war. Das waren wirkliche Seeleute, das waren sie, die Aristokraten des Meeres, das waren sie, die lautersten Kameraden, die es auf dieser Erde gibt. — Ich beschloß, diesem Kampf ein Ende zu machen und einen Hafen bei Kap Horn anzulaufen, um vor allen Dingen auch die zusammengeschrumpften Trinkwasservorräte zu ergänzen.

So segelte in allmählich sich besserndem Wetter „Seeadler" immer weiter südlich. Am 2. April trat plötzlich und wie aus heiterem Himmel eine abermalige Verschlechterung des Wetters ein. Der Wind steigerte sich bis Stärke 10. Die See glich einem aufgeregten, aufgewühlten Hexenkessel. Mein Schiff ächzte in allen Fugen. Nur vor den Untermarssegeln laufend, kämpfte es Stunde um Stunde gegen die gröbste See. Zwei Tage und zwei Nächte hielt dieses Wetter an. Die Mannschaft war vollkommen erschöpft, aber sie hielt dennoch mit ernsten Mienen und zusammengebissenen Zähnen

auf ihren Stationen aus. Ihre Entschlossenheit war bewunderungswürdig. Ich schenkte ihr in diesen Tagen mein ganzes Herz.

Aber gerade diese Sturmtage brachten uns eine andere Überraschung. Aus dem Äther wurde uns die Nachricht von dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg. Die Front der Feinde der Deutschen vervollständigte sich also immer mehr. Wer fehlte nun eigentlich noch in ihr? Von den Weltgroßmächten jedenfalls keine mehr. Diese Sturmtage brachten uns vor allen Dingen auch Nachrichten über das Schicksal der „Cambronne". Sie hatte also Rio de Janeiro erreicht. Das Geheimnis um den „Seeadler" bestand nicht mehr. Die Hetzjagd kann beginnen! — Die englischen Kreuzer „Lancester", „Orbita", „Otranto" machten in den Tagen, da sich „Seeadler" Kap Horn näherte, die ersten Anstrengungen, ihn zu fangen und zu vernichten. Leicht kann gerade das ungeheuer schlechte Wetter als die Ursache angenommen werden, weshalb sie das Kaperschiff nicht fanden. Gefährlicher als seine Jäger wurde für „Seeadler" der Orkan. Seine Segelfähigkeit war außerordentlich beschränkt. Selbst die Untermarssegel hielten, trotz bester Beschaffenheit, nicht mehr in den Lieken. Der Kampf gegen die Elemente, gegen die entfesselten Urgewalten der Natur, steigerte sich bis zu unvorstellbarer, dramatischer Höhe. Die Besatzung leistete Bewunderungswürdiges. — Immerhin kamen auch um die Mitte April die englischen Kreuzer dem „Seeadler" bedenklich nahe. Am 18. April begegnet uns ein etwa 10000 Brutto-Registertonnen großer Dampfer, ganz offensichtlich der englische Hilfskreuzer „Orbita". In einer Entfernung von etwa 15 Seemeilen wurde er in einer für uns ungewöhnlich günstigen Beleuchtung glatt passiert. Wir blieben unbemerkt von ihm, setzten Leinwand, so weit es uns möglich war, und steuerten scharfen Südkurs. Erst nachdem der Dampfer völlig außer Sicht gekommen war, gingen wir auf unsern alten Westkurs zurück. Wir beschlossen nun, nicht mehr irgendwo bei Kap Horn einzulaufen, sondern, da sich nirgends auf dem von uns befahrenen mittleren Schiffahrtsweg eine gute Prise zeigen wollte, um Kap Horn herum unseren Weg in den Stillen Ozean zu suchen, um auf den Schiffahrtsstraßen an der Westküste Amerikas unseren Handelskrieg fortzusetzen. Ich dachte dabei an die australischen Getreideschiffe. Aber den „Seeadler" hatte sein Glück verlassen. Wir nannten uns Freibeuter, aber wir waren es nicht mehr, denn nirgends gab uns das Schicksal mehr Gelegenheit auf gute Beute. So kreuzten wir ununterbrochen, in guten und schlechten Tagen, führten den

Kampf gegen wechselndes Wetter und wurden doch ein wenig müde der Einsamkeit. Der Stille Ozean war wie ausgestorben. Die Mannschaft ergab sich allen möglichen Dingen. Vom Fischfang angefangen über die Betrachtung der wechselnden Naturerscheinungen am Himmel und auf dem Meer, wurde alles versucht, um die aufkommende Langweile zu bannen. Am meisten trugen dazu wenigstens noch die aufgefangenen zahllosen Funksprüche bei. Nun konnten aber von unserer Funkbude diese Sprüche zumeist nur in verstümmelter Form erhascht werden. Sie wurden ergänzt und tausendfach in ihrer Bedeutung hin- und hergewendet. Immerhin kam ein sehr amüsantes Bild des Weltgeschehens für uns dabei heraus. Einige Funksprüche wurden aber doch für mich und für den „Seeadler" von unmittelbarer Bedeutung. Sie sagten mir, daß die englischen Hilfskreuzer und Kreuzer noch immer nach meinem Schiff und mir suchten. Der Hilfskreuzer „Avoca" war ganz zweifellos Ende April zur Suche nach mir nach den einsamen Galapagos-Inseln abgegangen. Weiter ging aus den aufgefangenen Sprüchen mit einiger Sicherheit hervor, daß die beiden Kreuzer „Cumberland" und „Lancester" an der Westküste patrouillierten und mich und mein Schiff zusammengeschossen hätten, hätten sie uns nur finden können.

So steuern wir denn nordwestwärts mit Kurs auf Honolulu. Für die Mannschaften kommen, nach Sturmfahrten bei Kap Horn, Tage des tiefsten Friedens, der Erholung, des Ausruhens. Die Sonne des südlichen Himmels wärmt die erstarrten Leiber wieder auf. Und dennoch ist die „Seeadler"mannschaft nicht mehr die alte. Das belebende Element des Beutemachens, des Kampfes, fehlt uns allen. Wie wir auch auf allen Beobachtungsstationen Ausschau halten, 89 Tage sehen unsere Augen kein Schiff, das wir erbeuten könnten. Himmel, Sonne, Wolken, Wasser und des Nachts die ewigen Sterne, das sind unsere einzigen Begleiter auf dieser einsamen Fahrt. 175 Tage lang haben meine Leute, meine braven, blauen Jungens, kein Land mehr gesehen. Keine Kunde aus der geliebten Heimat erreichte uns. Das feste Ziel ist uns verlorengegangen. Unsere Fahrt als Kaper, als Freibeuter, beginnt ihren tieferen Sinn zu verlieren. Auf allzu engem Raum stoßen sich die Dinge hart. Die Stimmung und der Geist in der „Seeadler"-kameradschaft litten bedenklich Schaden. Alle Versuche, ihn zu bessern, mußten fehlschlagen. Mir wurde es mit aller Eindeutigkeit klar: Schiff und Besatzung brauchen um jeden Preis eine Entspannung, eine Erholung,

brauchen Land. Die Verpflegung muß dringend aufgebessert werden, soll nicht Beriberi in großem Umfang ausbrechen.

Und Gott verläßt einen rechten deutschen Freibeuter nicht. Endlich, am 14. Juni 1917, geht es wie ein einziger Aufschrei der Freude durch den ganzen „Seeadler". Mir wird gemeldet, daß endlich ein Schiff, ein amerikanischer Viermastschoner, in Sicht gekommen sei. Nun alle Segel gesetzt, der Motor muß äußerste Kraft geben, denn diese Prise schickte uns der Himmel, diese Prise darf uns nicht entkommen. Und sie entkommt uns auch nicht. Sie wird genommen. Erstaunen ist in den Gesichtern der Besatzung des „A. B. Johnson", Heimathafen: San Franzisco; Bestimmungshafen: Newcastle in Australien. Neben einer Holzladung, trägt dieser Schoner aber eine, für die „Seeadler"besatzung außerordentlich willkommene Proviantlast. Kartoffeln, frische Eier, Schinken! Dinge, die meine Leute seit Wochen nicht mehr gesehen hatten! Der Freibeutergeist lebte auf. Eine Prisenbesatzung ging an Bord des Amerikaners. Treibend folgte die Prise dem „Seeadler". Ich hatte bestimmt, daß die Übernahme der Proviantlast erst bei Anbruch des Tageslichtes des kommenden Morgens erfolgen sollte. In dieser Nacht habe ich Höllenängste um diese Prise ausgestanden, denn sie kam zu Zeiten ganz außer Sicht. Ich glaubte den Schoner schon vollständig verloren. Aber das Geschick bewahrte uns vor diesem Verlust. Auf „Seeadler" wurde erst einmal, zur Auffrischung der Lebensgeister, richtig in den gewonnenen Genüssen geschwelgt. Und nun hielt es sich wieder leichter mit doppelter Aufmerksamkeit Ausguck nach neuer Beute. Unsere Hoffnungen hatten wieder einen wolkenkratzerartigen Hochstand erreicht. Jetzt mußten sie uns doch endlich in den Weg laufen, die australischen Frachter und Segler! Jetzt sollte die Welt aufhorchen, sollte wissen, daß der totgesagte „Seeadler" seine Schwingen noch sehr herzhaft regt. — Aber die Hoffnung narrte uns abermals. In fast einem Monat erbeuteten wir drei kleine, jämmerliche Kähne. Bedeutungslos! Bedeutungslos! Die alte Abspannung machte der verfliegenden Hoffnung wieder Platz. Müdigkeit zog wieder in unsere Herzen und Seelen ein. Auch unser bewährtes Piratenmittel hatte nicht geholfen! Wir hatten den amerikanischen Schoner nicht einfach versenkt, sondern hatten ihn mit seiner Holzladung durch Sprengpatronen und Geschützfeuer zur Entzündung gebracht. Er leuchtete wie eine Riesenfackel auf den Wellen, die Nacht taghell erleuchtend. Es war dabei unsere Hoffnung, daß dieses Feuerwerk andere Schiffe anlocken

würde. Wir sollten uns grausam getäuscht haben. Das Meer blieb leer. Wir lauerten umsonst auf wertvolle Beute. Am 17. Juni endlich kam wieder ein Mitsegler in Sicht. Mit allen Mitteln, die zur Verfügung standen, wurde auch er genommen. Und wieder war es ein Amerikaner. Holzladung und Kopra auch seine Fracht. Viermastschoner „R. C. Slade", Heimathafen: San Franzisco. Auch dieser Segler wurde mit einbrechender Dunkelheit in Brand gesteckt und brennend, auf seiner Ladung treibend, gelassen. Und auch dieses bengalische Feuerwerk nützte dem „Seeadler", der die ganze Nacht in der Nähe des brennenden Schiffes blieb, nichts. Es wurde keine neue Beute mehr gesichtet. — Wochen vergingen wieder ohne Freibeutertat. Bevor den „Seeadler" sein eigenes Schicksal erreichte, versenkte er am 8. Juli noch den amerikanischen Schoner „Manila" mit 1019 Tonnen Kohlen. Dann aber machten sich in der Mannschaft doch Anzeichen von Beriberi bemerkbar. Der Schiffsarzt Dr. Pietsch machte mir sehr ernst stimmende Mitteilungen in dieser Richtung. Er selbst stand mit glühenden Augen vor mir. Nicht aber Krankheit brannte in ihm, sondern auch in diesen einsamsten Tagen noch immer mit aller Kraft die heiligste Begeisterung für Deutschland und für die freiwillig übernommene Aufgabe. Ich habe in meinem Freibeuterleben niemals einen solch reinen, lautersten Idealisten gesehen, als meinen Schiffsarzt auf dem „Seeadler". — Ich konnte mich der Schlußfolgerung aus den Ausführungen meines Schiffsarztes nicht mehr länger entziehen. Ich mußte Land anlaufen. Also wurden alle Karten und Segelanweisungen studiert. Die Entscheidung fiel auf eine der Gesellschaftsinseln, auf die Insel Mopelia. Nach allen Angaben der einschlägigen Auskunftswerke war diese, sich in französischem Besitz befindliche Insel unbewohnt. Auf ihr sollten in großen Mengen Kokosnüsse, Schildkröten usw. zu finden sein.

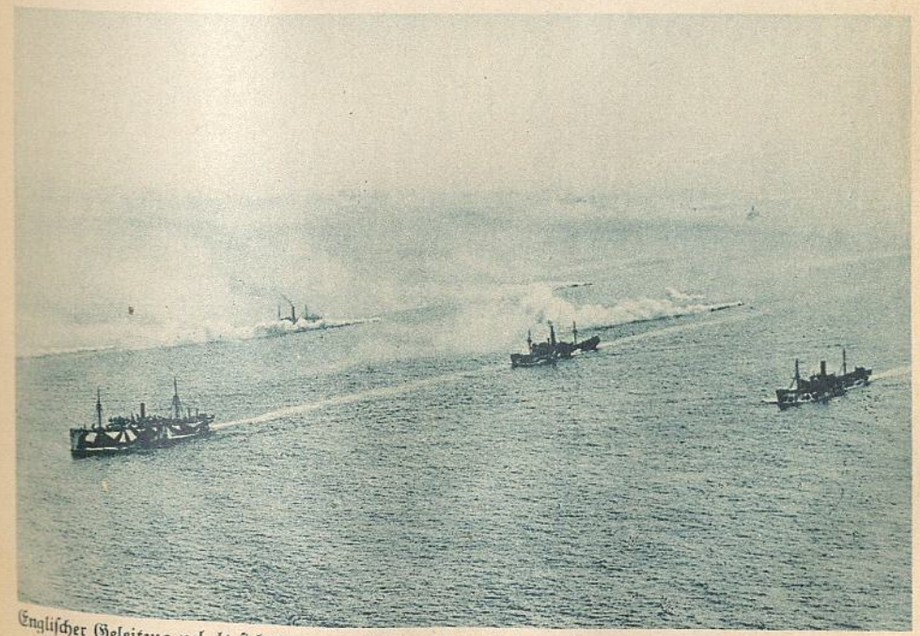
„Seeadler" segelte im ziemlich kräftig wehenden Passat. Böen überkamen uns. Es bedurfte geschickter Segelmanöver, um gute und sichere Fahrt zu machen. Plötzlich meldete der Beobachtungsposten „Land in Sicht!" — Die gesamte Mannschaft stand an Deck. Es war das erste Land, das wir seit unserem Abschied von der deutschen Heimat zu sehen bekamen. In einer Entfernung von etwa 5—6 Seemeilen passieren wir die Koralleninsel Vostok. Sie ist für uns unbrauchbar. Wir müssen weitersegeln bis zu der erwählten Insel Mopelia. Diese Insel aber wurde in meinem Leben zu einem Schicksal von tragischem Ausmaß. — Am 31. Juli endlich kam die Insel in Sicht.

Ein einziges Aufatmen geht durch den „Seeadler". Endlich Land. Bewachsenes Land, Bäume, Sträucher, eine Vegetation von tropischem Reichtum und tropischer Pracht steht vor den Augen, endlich nicht mehr der ewig gleiche Horizont, endlich nicht mehr nur noch Wasser und Wolken und Himmel. Die Wahl gerade der Insel Mopelia scheint vom Glück eingegeben und begünstigt worden zu sein. In meinen Jungen lebt neuer Mut auf. Jetzt werden sie sich gründlich erholen; dann aber soll uns unser Weg weiter führen auf unserem Weg als Kaperfahrer für Deutschland.

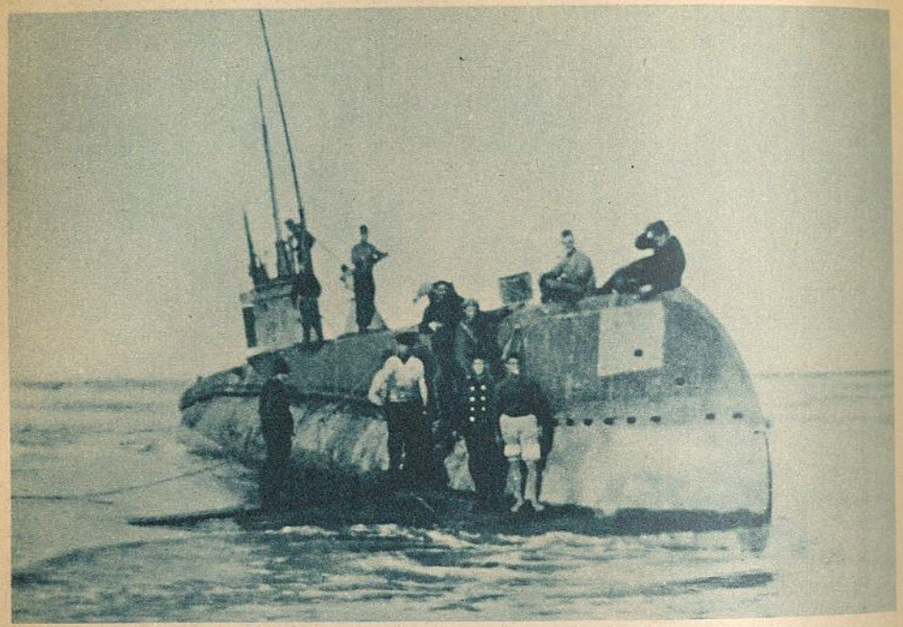
Am 31. Juli 11 Uhr vormittags stand der „Seeadler" etwa eine halbe Seemeile von der angesteuerten Insel ab. Größte Vorsicht erfordert das Anlaufen dieser Inseln und Inselgruppen. Die Einfahrt in die sichere Lagune ist zumeist sehr eng und nicht immer leicht zu finden. Wehe dem Schiff, daß sich leichtsinnig oder ohne die nötige Vorsicht nähert, seine Strandung ist ziemlich sicher. Zauberhaft erscheinen diese Inseln dem betrachtenden Auge, aber ihre Ufer und Küsten bergen heimtückische Riffs, die jedem Schiff zum Verhängnis werden können.

Ich ließ die beiden Motorboote des „Seeadler" aussetzen und befahl, den besten Ankerplatz zu suchen, falls sich für eine Einfahrt in die Lagune keine geeignete Durchfahrt finden sollte. „Seeadler" brauchte für seinen Tiefgang mindestens sechs Meter gutes Wasser. Die Einfahrt erwies sich bald genug als von zu geringer Tiefe. Es mußte also nach einem entsprechenden Ankergrund gesucht werden. — Schwierigste Ankermanöver aller nur erdenklichen Art wurden versucht. Ein ruhiges Liegen war offensichtlich für „Seeadler" nicht zu erreichen. Obwohl nach stundenlangem Manövrieren die Lage des Schiffes nur unter bestimmten Voraussetzungen als sicher von mir angesehen wurde, ließ ich mich durch den Willen, die Besatzung unter allen Umständen die versprochene Erholung finden zu lassen, bewegen, mit einem Großteil an Land zu gehen. Mit dem wachhabenden Offizier wurden entsprechende Warnungszeichen für den Fall eintretender Gefahr verabredet. „Seeadlers" Geschick vollendete sich trotz aller Vorsichtsmaßnahmen. Wir waren kaum bis in die Lagune gekommen, da wurden wir aus dem Anschauen der Herrlichkeit der Insel aufgeschreckt durch zwei Kanonenschüsse, das verabredete Zeichen für die eingetretene Gefahr! Das Schicksal spielte mit uns. Die einzige unmittelbar gefährliche Situation für unser Schiff war, kaum daß wir es verlassen hatten, eingetreten. Der Wind hatte überraschend umgeschlagen und unseren „Seeadler", der an dem über

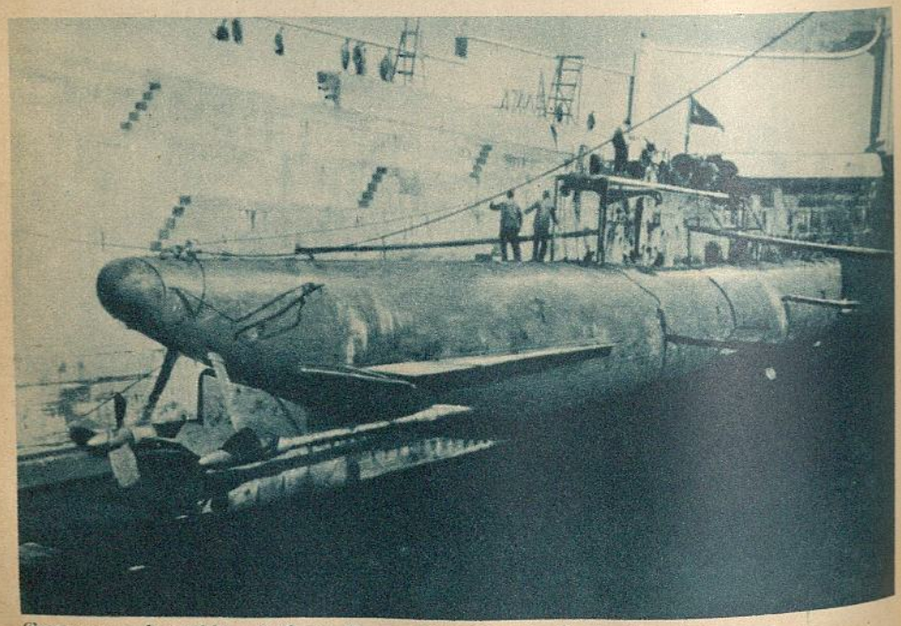
Englischer Geleitzug



Englischer Geleitzug nebelt sich vor angreifendem Unterseeboot ein

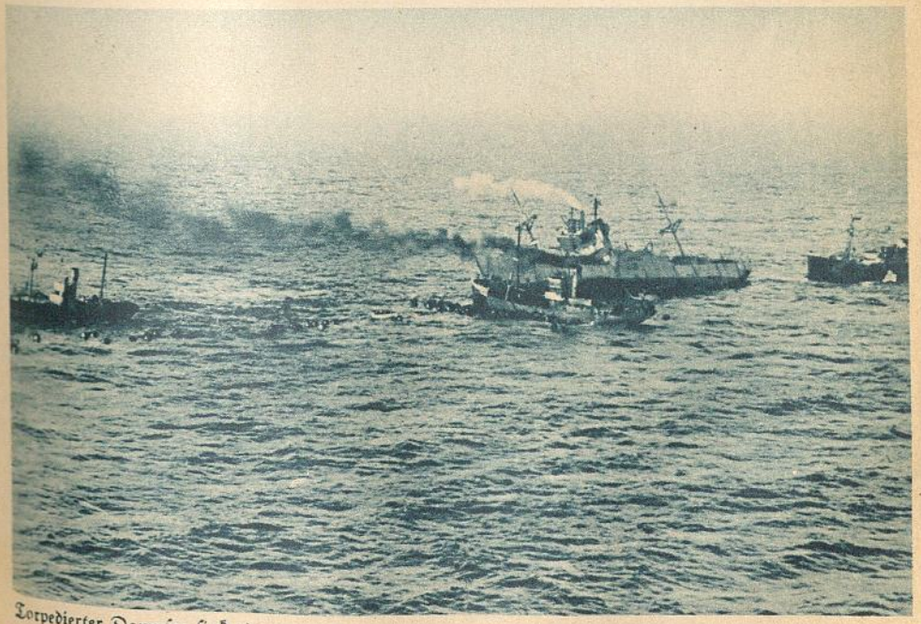


Gestrandetes U-Boot, 29. November 1915

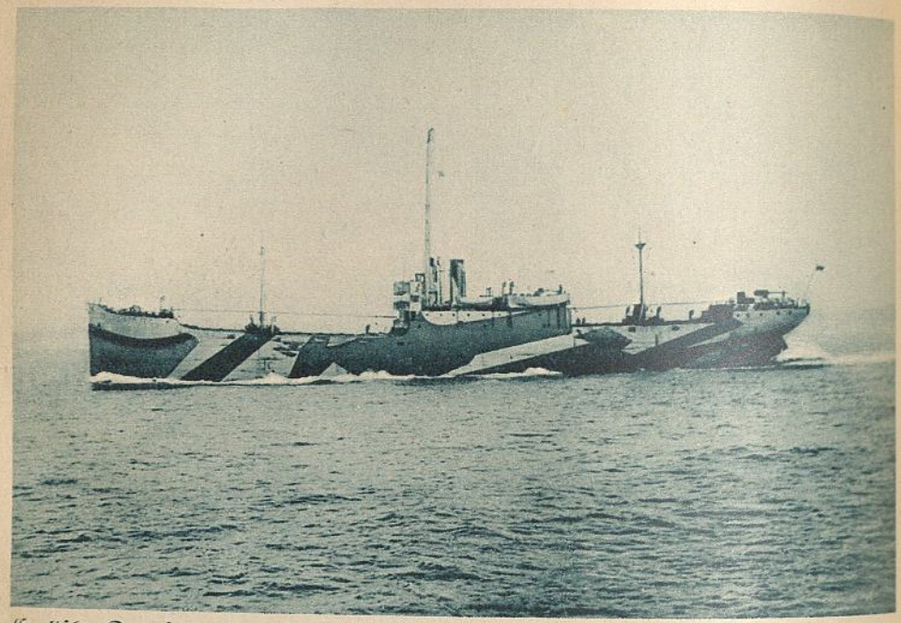


Genommenes französisches U-Boot „Turquoise" im Dock in Konstantinopel

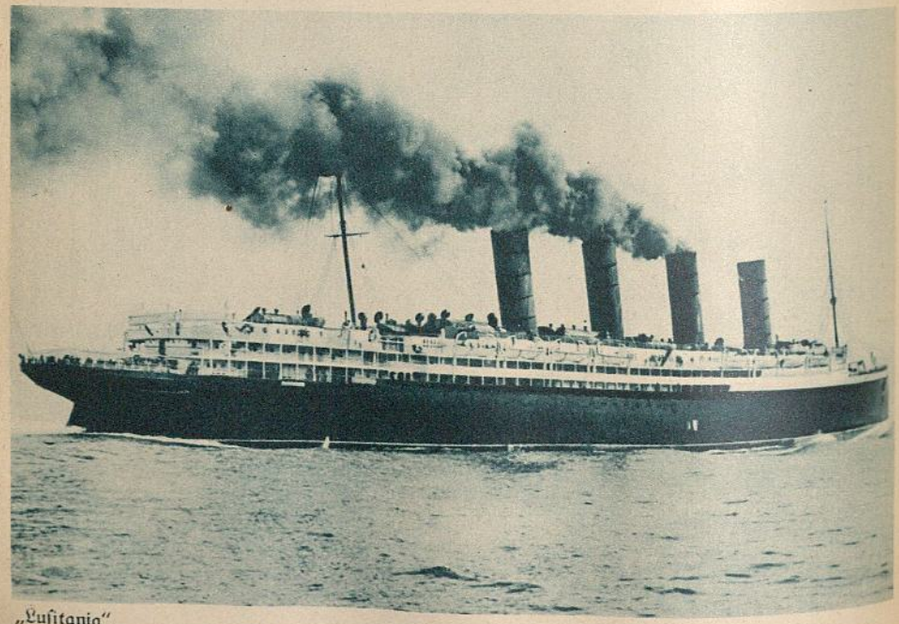
Die Mannschaft eines versenkten Dampfers im Schlepp eines U-Bootes



Torpedierter Dampfer sinkend



Englischer Dampfer in voller Kriegsbemalung



„Lusitania"

die Korallen schlierenden Anker keinen Halt fand, gegen die Korallen geworfen. Schwer ächzte unser herrliches Schiff. Es rollte in der aufkommenden See beängstigend. Ich ließ sofort den Motor klar machen. Nach Minuten schon lief er mit äußerster Kraft und versuchte den „Seeadler" von den gefährlichen Klippen freizubekommen. Alle Mühe war vergeblich. Die Korallen bissen sich in den Rumpf unseres Schiffes und hielten es mit tausend Klammern fest.

Die Tragödie des „Seeadler" nimmt ihren Anfang. Wie sie endete, habe ich oft erzählt. Das Schiff stampfte schwer. Es wurde von der stärker werdenden Dünung ununterbrochen gegen die Korallen geworfen und sprang leck dabei. Das Wasser stieg in den Innenräumen. Alle Lenzversuche blieben erfolglos. Mehr als zwei Stunden kämpften wir mit der Tücke eines feindlichen Geschickes um unser Schiff. Wir mußten einsehen, daß Menschenkraft nicht ausreichen würde, unser Schiff zu retten, also fügten wir uns in das Unvermeidliche und suchten zu bergen, was noch zu bergen war. Frischwasser brauchten wir für unseren Aufenthalt auf der Insel, Proviant und alle Geräte, die für ein Einsiedlerleben, fern aller Zivilisation, vonnöten sind. Wir untersuchten die Insel! Es zeigte sich, daß sie wenig Süßwasser hatte, also setzten wir unsere Bergung des Trinkwassers von Bord in Munitionsbüchsen fort. Wir brauchten aber vor allem auch Segel, Holz, Handwerkszeug zur Erbauung von Unterkunftshütten. In kurzen Pausen überkam mich nunmehr mit aller Gewalt der Verlust. Schiffbrüchig saßen wir auf einer weltvergessenen Insel. Zu Ende unsere Freibeuterfahrt; gestrandet, wie tausend andere vor uns. Unser Schicksal erschien mir über jedes Maß hinaus hart und unverdient. Ich wurde zutiefst in meiner Seele zum Meuterer gegen dieses Geschick bereits in dieser Stunde und gab mir das Versprechen, es zu wenden, sobald sich auch nur eine Möglichkeit dazu zeigen würde!

In den Tagen vom 5. bis zum 10. August wurde das Bergungsgeschäft krampfhaft und unter Mißachtung der damit verbundenen, sich ständig vergrößernden Gefahr fortgesetzt. Alles Bewegliche wurde von Bord an Land geschafft. Funkstation und Kraftmaschinen wurden montiert. Die ersten Funksprüche belebten den Geist der Gestrandeten sofort wieder merklich. Mit der ersten hergestellten Verbindung zur Welt, durch den Äther, wich die tiefe Niedergeschlagenheit. Die Lage des „Seeadler" zeigte die baldige Nähe einer Katastrophe an. Das Schiff wurde von dauernden, schwersten

Stößen erschüttert. Das Schiff war für immer verloren. Seine Masten brachen zusammen. Die Planken splitterten. Es mußte von den letzten Mannschaften endgültig verlassen werden.

Auf der Insel Mopelia werkten von nun an deutsche Seeleute. Wo aber deutsche Seeleute werken und schaffen, da ist Deutschland mitten unter ihnen; also kann diese ehemals französische Insel nicht mehr Mopelia heißen. Sie wird als einzige deutsche Kolonie in feierlicher Flaggenparade in „Cäcilienland" umgetauft.

Die Mannschaft hat für die nächste Zeit eine Heimat gefunden. Aber die deutsche Mannschaft sinnt über neuen Planungen, genau, wie ich es mir gelobte im Augenblick der Zertrümmerung unseres Schiffes durch die heimtückische See. Mich lassen die Ideen, einen Ausweg aus dieser unfreiwilligen Gefangenschaft zu finden, nicht mehr ruhen, Tag und Nacht schmiede ich mit meinen Kameraden Pläne. Wir entschließen uns dazu, eines der Motorboote, die wir haben aus der Katastrophe bergen können, besonders auszubauen und damit den Versuch zu machen, ein anderes größeres Fahrzeug zu kapern, damit aber dann die Kreuzerfahrt fortzusetzen. Die 300 Seemeilen entfernt liegenden Cookinseln waren das erste Ziel.

Am 23. August entschloß ich mich zur Abfahrt. Ich war von der Seetüchtigkeit des Bootes vollkommen überzeugt. Das Kommando über die Insel übertrug ich dem Leutnant d. Res. Kling. Für seine Handlungen diente ihm als Richtlinie folgender Befehl von mir:

„1. Der erste Offizier übernimmt während meiner Abwesenheit das Kommando über die zurückgebliebene Besatzung und die Gefangenen.

2. Die Insel ist während der Besetzung deutscher Grund und Boden und ist restlos zu verteidigen. Um den Gefechtswert der Insel zu verstärken, ist, sobald die Umstände es gestatten, das Steuerbordgeschütz von Bord zu nehmen und dort aufzustellen, wo nach eingehender Prüfung die günstigste Feuerbestreichung und Deckung festgestellt wird. Ein genügender Vorrat an Munition ist mitzunehmen. Munitionslager eingraben mit Segeltuch- und Holzverkleidung.

Bei Annäherung eines Fahrzeuges ist das an Bord befindliche Geschütz unbemerkt zu besetzen und zu versuchen, das betreffende Fahrzeug mit Motorboot in Gewalt zu bekommen.

Es sind gelegentlich Nachtübungen zu unternehmen. Verteidigungsstellungen in südlicher Richtung sind nach Angaben des ersten Offiziers zu bauen.

Es ist auf guten Ausguck zu halten.

Mit meiner Kreuzerfahrt muß mit mindestens drei Monaten gerechnet werden.

Ist auf meine Rückkehr nicht mehr zu rechnen, so soll, wenn möglich, eine weitere Kreuzfahrt mit dem zurückgebliebenen Motorboot unternommen werden. Solange nicht unbedingt zwingende Gründe eintreten, soll an eine Internierung nicht gedacht werden.

Mit den geretteten Konserven soll, solange die Insel weiter alles liefert, aufs peinlichste gespart werden.

Sollten die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, das Geschütz auf der Insel einzubauen, so ist dasselbe zu bergen, damit die Möglichkeit besteht, falls dem Schiff etwas zustoßen sollte und dann ein Bergen des noch an Bord befindlichen Geschützes unmöglich wird, mit dem Geschütz einen neuen Hilfskreuzer auszurüsten.

gez. Graf v. Luckner."

*

Und so begann nun mit der Abfahrt von der Insel meine Odyssee über Tausende von Meilen über den Ozean, durch englische Gefangenlager, durch englische Zuchthäuser, über abermalige Flucht und abermalige Gefangennahme. Erst im Sommer 1919 sah ich meine deutsche Heimat wieder. — Oft genug habe ich das erzählt. Ich weiß, daß diese Tage, Wochen, Monate der Entbehrungen und der Abenteuer aus meinem Freibeuterleben nicht wegzudenken sind, aber ich will in diesem Buche mehr, als es zuvor geschehen ist, von den Kameraden meiner Kaperfahrten sprechen, denn von mir.

Mit dem Tage der Strandung unseres herrlichen „Seeadler" hat praktisch unser Dasein als Kaperfahrer, als Handelskriegsführende aufgehört. Unsere ganze Sorge konnte nur noch der Erringung eines Fahrzeuges gelten, das es uns gestatten würde, mit der ganzen Mannschaft des „Seeadler" auf dem Ersatz „Seeadler" das Gewerbe des Kaperns für unser geliebtes Vaterland wieder aufzunehmen. Zu meinem tiefsten Leidwesen hatte ich keinen Erfolg bei diesen Versuchen. Ich endete in englischer Gefangenschaft. Durch meine Gefangennahme erfuhren die Engländer überhaupt erst die Tatsache der Strandung des „Seeadler".

Leutnant z. S. d. Res. Kling, dem ich den Befehl während der Dauer meiner Kreuzerfahrt zur Aufbringung einer geeigneten Prise übergeben hatte, unternahm, getreu meinen Anweisungen, bei der auftauchenden Ge-

fahr für die Besatzung des „Seeadler", von den Engländern auf der Insel Mopelia aufgehoben zu werden, die heroisch durchgeführte Fahrt nach der Osterinsel. Auch ihm war ein entscheidender Erfolg in der beabsichtigten Richtung nicht beschieden. Immerhin gelang es ihm und seiner umsichtigen Führung, meine geliebten blauen Jungens auf den Planken des mit viel List erbeuteten französischen Schoners „Lutéec" von der Insel Mopelia nach der Osterinsel zu bringen. Dort allerdings ging das Rettungsschiff, das inzwischen von ihnen auf den Namen „Fortuna" getauft worden war, abermals verloren. Ungebrochen blieb ihr Mut. Sie hofften noch immer auf eine Gelegenheit, wieder ein größeres Fahrzeug zu erbeuten. Nur ein heimtückischer Zufall verhinderte es. So fuhren sie dann eines Tages als freie Passagiere auf einem chilenischen Schiff nach Chile. Die deutsche Kolonie nahm sich ihrer in der folgenden Internierungszeit mit großer Liebe an. Auch für sie alle gab es ein Neuaufleben der Freibeuterei auf Schiffe nicht mehr. Sie haben aber damals bereits durch ihr ganzes Verhalten in Chile Tausende von Herzen für Deutschland zurückgewonnen und damit eine Bresche in die Hetze der Feindmächtepresse geschlagen. Verständnis und Bewunderung für die Haltung deutscher Menschen, wenn es das Wohl des Vaterlandes gilt, haben sie erworben. Auch das ist Freibeuterei, Freibeuterei auf Freundschaft und auf Achtung.

Ich habe mich aus tiefstem Herzen gefreut, daß alle meine „Seeadler"-leute in die Heimat nach Friedensschluß zurückkehren konnten. Ich bin in tiefster Seele erschüttert worden bei der Nachricht, die ich vom wirklich tragischen Ende meines verehrten Schiffsarztes, Marineassistenzarzt d. Res. Pietsch, erhielt. Er ist der einzige, der von dem Unternehmen „Seeadler" nicht in die Heimat zurückfand. Sein Leben war das eines erhabenen Idealisten. Sein Tod ist die Krönung seines Lebens geworden. Sein Tod gab den Idealen seines Lebens den höchsten Sinn. Als seine Ideale zerbrachen, zerbrach auch sein Herz. Es ist ihm durch dieses Ende seines Lebens unter uns unendlich viel erspart geblieben an Enttäuschungen und Bitternis, das ist der einzige Trost, der mich mit seinem Schicksal zu versöhnen vermag. Ich denke an ihn, als an einen meiner liebsten Kameraden. — In Chile liegt sein Grab. Chilenische Erde deckt sein Herz, das mit jedem Schlag nur immer dasselbe tat, es schlug für Deutschland. An der Stelle, wo sein Herz unter kühler Erde liegt, ist nicht mehr Fremde, ist Vaterland, ist Heimat, ist Deutschland, damals und immerdar.

Freibeuter-Heimkehr

Neunzehnhundertachtzehn.

Bei Abschluß des Waffenstillstandes dauerte meine Gefangenschaft auf Neuseeland nun schon wieder eine Ewigkeit. Aber die Tage und Wochen und Monate über den Waffenstillstand hinaus wurden mir zu Jahren. Jede Stunde dehnte sich endlos hin. Die Tage wollten nicht vergehen. Oh, man hat keine Zeit, wenn man Sehnsucht nach Deutschland brennend in sich fühlt, wenn die Ungewißheit über das deutsche Schicksal, über das Schicksal der deutschen Armee, der deutschen Flotte die Seele bedrängt. Der Morgen beginnt mit Fragen. Die Stunden des Tages sind mit Fragen und immer wieder Fragen angefüllt. Schlimm aber wird die Bedrängnis in den Nächten, wenn die Zweifel als ruhelose Wächter am Lager stehen. Meine Hoffnung und mein Mut wollen manchmal ganz dahinschwinden. Mag das Schicksal der Heimat sein, wie es auch will, nur Klarheit will ich haben, nur einen neuen Weg will ich finden aus diesem Chaos der Gedanken und Gefühle heraus.

Mit dem Abschluß des Waffenstillstandes, dessen Bedingungen uns allerdings nicht in ihrer ganzen Ausdehnung und Tragweite, in ihren verhängnisvollen Auswirkungen für die Heimat bekannt und bewußt wurden, erhalten wir gewisse Vergünstigungen und Erleichterungen. Wir durften Besuche empfangen. Aber es kam verhängnisvoller Besuch zu uns. Zeitungen! Zeitungen! — Sie kursierten im Lager. — Und wo sie kursierten, da wandelte sich der Geist des Vertrauens und der Kameradschaft in Mißtrauen, in Feindschaft, in Niedergeschlagenheit, in Melancholie, in offene Aufruhrstimmung. Zeitungen! Schlecht bedrucktes Papier! Ein Zauber, unerklärlich, ging von ihnen aus. Sie wurden zu einer Macht, die ihre Geißel ohne Erbarmen über den gemarterten, verzweifelten Gefangenen schwingt. Die Bedürfnisse des Leibes wurden von den Menschen vergessen, nur um in aller Heimlichkeit, in Barackenwinkeln, hinter Zäunen mit zitternden Lippen die Worte nachzuformen, die vom Schicksal der Heimat künden. Mit bebendem Finger wurden die Zeilen abgetastet. Mit fiebrigen Augen wurden die Illustrationen angestarrt. Menschen, die ich in der Gefangenschaft, unter dem gleichen Los leidend, als aufrechte herrliche deutsche Kameraden schätzen lernte, schlichen plötzlich umher, als sei auf ihre Schultern eine schwere

Schuld geladen. Sie hatten keine andere Schuld in ihrem Leben, als die, von einer deutschen Mutter das Geschenk des Lebens erhalten zu haben und, verbunden durch das gleiche Blut und die Sprache, die deutsche Heimat über alles zu stellen und zu lieben in der Welt. Seit Jahren trugen manche das Los der Gefangenschaft. Wohl haben sich Falten in ihre Gesichter gegraben, aber sie geben die Hoffnung auf die Freiheit und auf den Sieg der deutschen Heimat niemals auf. Auch die grausamsten Bedrückungen konnten ihren Nacken nicht beugen. Sie gingen aufrecht und mit jenem unerklärlichen Stolz durch die Tage der Gefangenschaft, der vielen Deutschen im Ausland zu eigen ist.

Und nun? Welch seltsame Veränderung in ihrem ganzen Wesen! Zeitungen! Hetznachrichten! Grauenhafte Schilderungen von Geschehnissen in der deutschen Heimat, das waren die Ursachen dieser seltsamen Wandlung. Gestern noch lebte in ihnen der Glaube an die Größe und die Unbesiegbarkeit ihres deutschen Vaterlandes. Und heute? Hoffnungslosigkeit übermannte sie. Es sind Männer unter ihnen, die Hunderte von Malen dem Tod unmittelbar ins Antlitz gesehen haben, die unerhörte Strapazen für ihr deutsches Vaterland ertragen konnten, ohne auch nur einen einzigen Augenblick der Verzweiflung oder der Angst zu verfallen. Und nun? Eine Angst hatte sich ihrer Herzen und ihrer Seelen bemächtigt, die jedes ertragbare Maß übersteigt. Sie gingen an mir vorbei mit erloschenen Augen, mit schleppenden Schritten. Ich wußte, daß sie in den Nächten weinten, daß sie ohne Schlaf auf den harten Lagern lagen, daß ihre Seelen dieselben Fragen martern, die auch mir die Tage und Nächte zur Hölle machten, die Fragen nach dem wirklichen Schicksal der Heimat. Die Hoffnungslosigkeit ging im Lager um. Und diese Hoffnungslosigkeit wurde für uns alle zu einer riesengroßen Gefahr. Aus Hoffnungslosigkeit und Verzweiflung erwuchs in endlosen Nächten allzu leicht die Pflanze des Wahnsinnes. Außerdem war das Stöhnen, das nachts von den Lagern der Heimwehkranken durch alle Wände drang, nicht mehr zu ertragen. Hier war Mitleid nicht mehr am Platze. Es mußte etwas geschehen! Allzu gefährlich erschien mir der Boden, der hier systematisch vorbereitet wurde. Das Gift des bedruckten Papiers mußte mit Stumpf und Stiel ausgerottet werden. Freibeuterei auf deutsche Herzen gegen das Piratentum der haßzeugenden, weltvergiftenden Presse! Ran an den Feind! Heraus aus den verzweifelten Seelen und den zermarterten Gehirnen mußte dieser Teufelsdreck, genannt „öffentliche Meinung".

Frische, gesunde Luft sollte wieder wehen und offene Kameradschaft sollte wieder sein, wie es sich unter Deutschen geziemt!

Zunächst ging ich einmal revidieren. Unter die Kopfkissen fuhr meine Hand und zog graue Papierfetzen hervor. In die Kisten, Koffer und Regale gingen meine Augen spazieren und erblickten Zeitungen, Aufrufe, Flugblätter. Aus Rocktaschen wanderten bedruckte Fetzen in meinen Besitz. Es durfte beim Teufel kein Exemplar dieser Blätter im Lager bleiben. Als ich genug zusammen hatte, verkroch ich mich in einem Winkel und fing an zu lesen: „Revolte der deutschen Flotte in Kiel und Wilhelmshaven!" „Heimattruppenteile meutern in ihren Garnisonen!" „In den deutschen Großstädten weht die rote Fahne der Revolution!" „Hungermärsche von Greisen und Kindern über das Pflaster der deutschen Großstadtelendsquartiere!" „Die deutsche Front steht noch immer und leistet auch den Herren aus USA. erbitterten Widerstand!" „Der deutsche Kaiser hat abgedankt und ist nach Holland geflohen!" „In München hat Eisner die Räterepublik ausgerufen!"... Weiter bin ich zunächst mal nicht gekommen. Ja, das ist doch allerhand. — Und schon wurden auch in mir die Zweifel lebendig. Wahrheit oder Hetze, das ist hier die Frage! — Aber mein Entschluß stand schon fest. Ich hatte nicht mehr zu fragen, was ist an diesen Meldungen wahr, was ist Lüge, ich hatte die verfluchte Pflicht, einer großen Anzahl verzweifelnder deutscher Menschen zu helfen.

So ging ich denn recht auffällig im Lager auf und ab. Meine Augen waren scheinbar ganz und gar in das Studium der Zeitungen verloren, so daß mir völlig entging, daß Postausgabe stattfindet. Mit gierigen Händen wurden Briefe, Päckchen und Zeitungen in Empfang genommen. Jetzt galt es. Meine Mitgefangenen durften überhaupt nicht zum Studium der neuesten Weltblätter kommen. Ich ging näher an die diskutierenden Ansammlungen heran und fing plötzlich laut und schallend an zu lachen. Aufhorchen der anderen! Ich mußte noch mehr lachen. „Also verehrtes Zwerchfell tue auch ungekitzelt deine Pflicht." Es gelang wunderbar. Mich schütterte und schüttelte ein Lachkrampf nach dem anderen. Schon blieb mir der Atem fast weg. Es half nichts. Mit einem letzten Anlauf begann ich ein wahres Lachtrommelfeuer. Nun aber genug. Erst einmal das Taschentuch heraus und die triefende Stirne trocknen, denn das war nur Vorpostengefecht, jetzt kommt der Kampf. Ein Dutzend Zeitungsschmierer gilt es schachmatt zu setzen, ein Dutzend Redaktionen zusammenzuhämmern. Das mußte gelingen.

— Ich schaute um mich, und siehe da, das halbe Lager hatte sich um mich versammelt. Nur etwas weiter abseits stand noch ein streitender Haufen. Harte Worte kommen von dort. Die Stimmen überschreien sich. Ich konnte gerade noch einen der übelsten Stänker in der Mitte des Haufens erkennen. Ganz offensichtlich hielt er wieder eine seiner üblichen programmatischen Aufklärungsreden. Von dort kam also die größte Gefahr. Dort mußte die Schlacht geschlagen werden. Mitten durch die mich umgebende Menge marschierte ich auf den Urian zu.

„Was redest du da für einen mordsmäßigen Unfug zusammen!"

„Das ist kein Unsinn. Die Wahrheit ist das!"

„Was ist denn Wahrheit, mein Sohn?"

„In Deutschland ist Revolution! In München hat man die Räterepublik ausgerufen! In Berlin toben Straßenkämpfe!"

Während Mußjöh Brunnenvergifter weiter salbaterte, gingen meine Augen rundum. Verzweiflung! Düstere Gesichter! Fragende Augen! Na, denn geiht dat jo all klor, dachte ich noch und schon sauste dem Lümmel meine Faust an das schlappernde Kinn und der schönste k. o. in meinem Leben war bereits erzielt. Und nun nahm ich alle Zeitungen, die ich nur greifen konnte, zerfetzte sie in tausend Stücke und lasse sie in alle vier Winde flattern.

„So, meine Freunde, nun wollen wir uns den Zauber mal auf unsere Weise besehen!"

Also halte ich der ganzen Gesellschaft eine Standpauke, die sich sehen und hören lassen konnte. Ich glaubte nicht, daß mein Lehrer auf dem Gymnasium zu Kaisers Geburtstag vaterländischer hat sprechen können. Viele Hände streckten sich mir entgegen. In vielen Gesprächen ist es mir gelungen, den Sieg über Zeitungen, Lüge und hetzerische Vergiftung zu erringen. Aber meinen Fäusten und meinem Redetalent mochte ich doch nicht ganz vertrauen und mein Zwerchfell jeden Tag so strapazieren, das dürfte ebenfalls nicht gut angehen, also mußten andere Mittel helfen. Ich wußte, daß auch neuseeländische Bewachungsmannschaften nicht unempfänglich sind für kleine Zuwendungen. Nach der Devise: „Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft", wurden die Posten regelrecht bestochen. Sie mußten mir helfen, dem Zeitungsspuk im Lager für immer ein Ende zu machen. Mehr wollte ich nicht von ihnen, also war es schon geschehen. In das Lager sind Zeitungen mit Hetznachrichten über unser Vaterland seit jenem denkwürdigen

Zwerchfell- und Faustkampf nicht mehr gekommen. Dafür haben meine Kameraden wieder hoffnungsvolle Augen bekommen und konnten wieder lachen. Sie wußten genau wie ich, daß mit unserer gemeinsamen Heimat etwas nicht stimmen konnte, aber sie wußten nun auch, daß mit reden und raten nichts getan sei. Sie warteten auf ihre Freiheit. Und sie werden die wiedergewonnene Freiheit für Deutschland zu gebrauchen wissen. Für sie hatte sich zunächst das Thema Weltrevolution erledigt. Für mich hat es dieses Thema niemals gegeben.

Als zwischen Deutschland und den Feindmächten im Walde zu Compiegne der Waffenstillstand geschlossen wird, da waren wir „Seeadler"leute in Narrow Neck an der Arbeit an einem Fluchtgedanken. Die Freibeuterei in unserem Blute wollte nicht zur Ruhe kommen. Der Waffenstillstand wurde zur unrechten Zeit geschlossen, der Krieg für unseren Fluchtplan zu früh beendet. Wir mußten noch ganze vier Monate die neuseeländische „Gastfreundschaft" in Anspruch nehmen, dann schlug aber auch für mich die Stunde der Freiheit, die aber schlug mir nicht zu früh. Wohl war ich gerührt von den ungeheuerlichen Ehrungen, die mir bei meinem Abschied von Neuseeland bereitet wurden. So kam insbesondere die Vorsitzende der „Soldiers Mother League" zu mir, dem Freibeuter, und wünschte mir im Namen von 80000 Müttern glückliche Heimkehr. Mit Blumen wurde ich überhäuft. Meine Abreise stellte an die Ordnungsorgane große Anforderungen, denn der Andrang der Sensations- und Schaulustigen war überraschend. Und immer wieder wurde mir gedankt dafür, daß ich auf meinen Freibeuterfahrten zwar eine große Anzahl feindlicher Schiffe versenkt habe, aber daß bei diesen Versenkungen kein Menschenleben verlorenging, daß ich keiner Mutter ihren Sohn genommen habe, daß ich keiner Mutter Tränen der Trauer verursachte.

Das Paradies der Erde ist auf dem Rücken der Pferde. Ein altes Wort. Von meinem Vater hundertmal gebraucht. Mein Gott, reiten ist ja sicher eine herrliche Art, sich auf dieser Erde fortzubewegen, für mich persönlich hat dieses Wort nur sehr beschränkte Gültigkeit. In dieser Hinsicht würde mein Vorfahr, der alte Marschall Nikolaus v. Luckner, der halb Europa auf Pferdehufen unsicher gemacht hat, mit mir sehr unzufrieden sein, denn für mich besteht das Paradies dieser Erde in herzhaft gezimmerten Schiffsplanken. Habe ich die unter den Füßen, dann fehlt mir am Zustand vollkommenen Glücklichseins nichts mehr.

Sind es auch die Planken eines alten englischen Frachtschlorrens, eines

buntbemalten Unterseebootsangsthafen, es sind immerhin Schiffsplanken, die ich unter den Sohlen habe. Und diese Planken führen mich heimatwärts. Das läßt mich alles andere vergessen. Mein Sinnen kennt nun überhaupt nur noch das einzige Ziel: „Deutschland!" Ganz wie mir selbst, ergeht es einem alten Kapitän. Im Lager war er mir ein guter Kamerad geworden. Ganz wie ich ist er sein Leben lang auf Segelschiffen auf allen Meeren zu Hause gewesen. Seine Augen werden blank, wenn sich irgendwo am Horizont ein Segel zeigt. Er ist unendlich reich an Erfahrungen und Erinnerungen. Seinen Erzählungen zu lauschen, war schon im Lager, in dem er als Zivilinternierter untergebracht war, ein reiner Genuß. Oh, sie sterben aus, diese alten Ritter der See, diese alten Kapteins mit dem gütigen Herzen unter einer rauhen Haut. Monate um Monate hatte dieser alte Seebär, auf dessen Schultern fast achtzig Jahre ruhten, dessen Haupt schneeweiß war, in der Gefangenschaft die Sehnsucht nach der Heimat getragen, stumm, in sich gekehrt. Sein Mut war völlig ungebrochen. Ihn konnte nichts verdrießen. Leider überfiel ihn nun auf der Heimfahrt Krankheit. Seine Augen wurden trüber. Sein Zustand von Tag zu Tag bedenklicher. Sein einziger Gedanke war nach wie vor immer nur, die Kraft zu behalten zur Heimkehr. Aber in seiner Seele wuchs die Angst. Der große dunkle Flügel des Todesengels hatte sie angerührt. In den stillen Stunden der Nacht kamen Gebete von seinen Lippen. Und das Grundthema dieser flehentlichen Anrufe eines unbekannten Gottes ist immer und immer das gleiche: Deutschland laß mich noch einmal anschauen! Die alte Kameradin meines Lebens, die diesmal allzu lange auf mich warten muß, laß mich noch einmal sehen, damit ich ihr danken kann!"

Unbegreiflich ist das Walten des Schicksals. Dieses Sehnen fand keine Erfüllung. Das Leben entfloh dem müden Körper. Die Seele fand heimwärts. Mit unerbittlicher Klarheit schien die Mittsommersonne auf die Weiten des Meeres an der afrikanischen Ostküste. Uns blieb die Verrichtung der letzten Handreichungen an dem Kameraden. Wir senkten ihn in das Seemannsgrab, gaben seinen Leib den Elementen zurück, den Elementen, denen sein Wille das Leben oft genug abgetrotzt hatte. Nach Seemannsglauben verwandeln sich die Seelen guter Kapteins in weiße Möwen. Wenn ich nun weiße Möwen sehe, dann sind meine Gedanken bei dem achtzigjährigen Alten, dessen Herz nur von dem Glauben und von der Sehnsucht nach Deutschland bewegt wurde.

Und auch diese Seefahrt nahm ihr Ende. Europa rückte näher. Die Heimat spürte ich schon im Blute. Meine Freude steigerte sich mit jeder Stunde. Als ich in Rotterdam den Dampfer verlassen hatte und Land betrat, wurden meine Knie weich. Ich mußte mich erst wieder an die feststehende Erde gewöhnen. Und wieder wurde ich von Zeitungen überfallen. Schlagzeilen stürzten abermals auf mich ein. „Die neuesten Ereignisse aus Deutschland!" — Also das Vaterland gilt dem Auslande noch immer als eine Sensation, mit der man Geschäfte machen kann. Ich verschließe mir Ohren, Augen und Herz. Direkten Weges gehe ich zum Bahnhof. Heim will ich. Wenn ich schon grausame Wahrheiten hören soll, dann will ich sie auf deutschem Boden hören und ertragen lernen. Die hämische Grimasse aber, mit der man mir im Ausland Zeitungen, angefüllt mit Sensationsmeldungen über mein Vaterland, unter die Nase hält, kann ich nicht mehr länger ertragen. Ich muß mit dem nächsten Zug reisen, denn Borkämpfe am laufenden Band auf fremdem Boden auszutragen, konnte, ganz ungeachtet der Erfolglosigkeit dieser Art der Beweisführung in diesem besonderen Falle, mich nicht mehr sonderlich reizen. Rotterdam ist nicht Neuseeland. — Ich habe keine Zeit mehr zum Warten. Hinein in den nächsten Zug und hinüber über die deutsche Grenze. Ich will die Wahrheit nunmehr endlich in ihrem ganzen Umfang hören.

Und ich bekomme sie gleich und ungeschminkt vorgesetzt.

Die erste deutsche Stadt, die ich betreten darf, ist das alte niederrheinische Wesel. Sie liegt in ihrer ganzen sommerlichen Schönheit vor mir. Über ihren Dächern spannt sich ein wolkenloser Julihimmel aus. Die Sonne liegt in allen Straßen und auf allen Plätzen. Deutsche Kleinstadt mit all ihrem Zauber, mit ihren heimlichen Ecken und vertrauten Winkeln, mit ihrem geruhsamen Leben. In Romanen steht das immer so. Ich wollte es auch so empfinden, aber ich werde bald genug aus aller romantischen Schwärmerei gerissen und vom Schicksal mit rauher Hand in die Wirklichkeit zurückgeführt. Die Kleinstadt ist geblieben. Ihre Straßen sind krumm und winkelig wie immer. Ihre Häuser und Dächer steigen himmelan, ganz so, wie ich es oft in der Gefangenschaft mir ausmalte. — Aber die Menschen sind nicht mehr dieselben. Verändert sind sie alle. Es ist aber nicht so sehr das furchtbare Erlebnis der Jahre 1914—1918, das ihnen andere Gesichter und eine andere Art aufzwang. Nein, von jenem tragischen Ernst, der in deutschen Gesichtern stand, solange die deutschen Fronten noch kämpften und die

Heimat hungerte für die kämpfende Front, von diesem tragischen Ernst ist wenig geblieben. Er steht nur noch in den Gesichtern der Mütter, die ihre Söhne, der Frauen, die ihre Männer hingaben. Die anderen Menschen haben keine Zeit mehr für die Erinnerung. Der vergangene Krieg aber ist für die meisten Menschen in Deutschland um die Mittsommerzeit Neunzehnhundertneunzehn bereits Erinnerung geworden. Ausgefüllt werden die Tage der meisten Menschen in Deutschland nun mit Politik. Politik beherrscht das gesamte öffentliche Leben. Politik wird in allen Gasthäusern getrieben. Politik zerreißt die Familien. Politik dringt selbst in die Schulen und damit in die Kinderherzen ein. Die Hochflut der Phrasen überschwemmt mein deutsches Vaterland. Die Konjunktur der Schieber auf allen Gebieten steigt in das Gigantische. Flugblätter flattern über alle Straßen und Plätze der deutschen Stadt. Demonstrationen zu allen Tag- und Nachtzeiten sind die große Mode. Fremdrassige machen sich im öffentlichen Leben der deutschen Nation breit. Ihr hysterisches Hetzgeschrei läßt den deutschen Menschen nun nicht mehr zur Ruhe kommen.

Und ich kann das Fragen nicht unterdrücken. Die Gefangenschaft ist an mir nicht ohne innere Erschütterungen vorübergegangen. Düstere Ahnungen überkamen mich in Neuseeland bei den ersten spärlichen Nachrichten aus der meuternden Heimat. Jetzt aber, da ich plötzlich vor der deutschen Wirklichkeit stehe, jetzt, da die Wahrheit noch grausamer, als es jemals in der Vorstellung geschehen konnte, auf mich einstürmt, jetzt fange ich an zu fragen. Ich verstehe das alles noch nicht. Es ist mir alles neu. Es ist mir alles fremd. Namen schwirren an mein Ohr, von den Sprechern mit großer Achtung ausgesprochen, Namen, die ich niemals gehört habe. Die Träger dieser Namen aber sind nunmehr die Herren meiner Heimat, die Herrscher in meinem Vaterland. Antwort bekomme ich freilich zumeist nur in unhöflicher, unzulänglicher Form. Ich fühle ein gewisses Mißtrauen um mich herum. Ich komme aus der Gefangenschaft. Ich komme Tausende von Meilen über das Meer und trage noch meine alte Offiziersuniform. Sie ist von Seeluft, Salz, Wetter und Gefangenschaft mitgenommen, aber ich würde sie nicht ablegen um alle Schätze der Welt. Mir wird bald genug verständlich, daß diese Uniform in Deutschland nichts mehr gilt, daß sie Mißtrauen, Anfeindung und offenen Haß einbringt. Eine ganze Welt stürzt in diesen ersten Stunden im Heimatland in mir zusammen.

Ich reise mit dem nächsten Zuge von Wesel aus weiter nach meiner mit-

teldeutschen, engeren Heimatstadt Halle. Versonnen sitze ich in meinem Abteil. An mir vorüber fliegt die niederrheinische Landschaft in ihrer ganzen sommerlichen Pracht, vorüber fliegen an mir die Ortschaften und Städte. Ich sehe überall dieselben erschütternden Bilder. Verfall! — Blasse Kinder stehen auf den Bahnhöfen. Erwachsene, merkwürdig und unerklärlich verwahrlost, begegnen mir überall. Wenn ich sie gehen sehe, so kann ich immer wieder feststellen, daß sie gehen, als trügen sie eine schwere Schuld auf ihren Schultern. In ihren Gesichtern steht graue Freudlosigkeit. Roheiten stellen sich überall ein. Die neuen „Herren" Proletarier beweisen ihr „Herrentum" mit Unflätigkeiten. Das Nachkriegsdeutschland wird mir immer offenbarer!

Revolution in Deutschland! — Schiebertum über Deutschland!

Worte und Erkenntnisse, die mein Verstand, mein Seemannsgehirn nicht auf den ersten Anhieb fassen können. Erschüttert haben sie mich in tiefster Seele. Mir wird verständlich, daß viele Offiziere resignierten und teilweise auch den Freitod gesucht haben. Bekennen muß ich, daß meine Erlebnisse als Kaperfahrer, als Freibeuter, daß meine Qualen, die ich auf meinen Fluchten ertragen habe, daß selbst meine Gefangenschaft in englischen Zuchthäusern und Gefangenenlagern meinem Herzen nicht bange machen konnten; die Entwicklung der Dinge in Deutschland haben es oft in schwerster Sorge schlagen lassen. Vierzehn Jahre lang, vom Tage meiner Rückkehr bis zum Tage der nationalen Erhebung 1933, haben mich die Sorgen um Heimat und Vaterland nicht mehr zur Ruhe kommen lassen, vierzehn Jahre lang aber haben sie auch mein Handeln, mein Tun und Treiben bestimmt. —

Auch ich habe all die Erlebnisse auf meiner Heimreise gehabt, die wir alten Offiziere vom Proletariat aufgetischt bekamen. Mich haben sie herzlich wenig gekümmert. Ich habe meine Pflicht getan und zu allen Tagen meines Lebens auf einen groben Klotz auch immer einen groben Keil gesetzt. Spartakisten versuchten auch an mir das neckische Spiel der Offiziersdegradierung. Es ist ihnen schlecht bekommen. Mir hat es nichts weiter geschadet. Es hat auch meine Freude nicht verringern können auf Vaterhaus, Eltern und Geschwister. Ich wußte bei diesen Erlebnissen und kleinen Intermezzos bereits, daß ich nicht ewig untätig diesen Zuständen würde zuschauen können.

Ich komme nach Hause! Da mich die Arme meiner Mutter umschließen, ist zunächst alles vergessen. Mutterarme sind der einzige Hafen in dieser Welt, in dem man ohne alle Bedenken und zu aller Zeit wird vor Anker

gehen können. Keine Stürme kommen dorthin. Ruhe, Zufriedenheit, Liebe und reines Glück sind die Ankerketten, die dich in diesem Hafen festhalten wollen. Meiner Mutter Tränen über meine Rückkehr sind eine ungeheure Verpflichtung geworden. Alle Sorgen der Mütter, der Väter, der Kinder, alle Tränen, die sie um Söhne, Väter, Männer, Brüder weinten, dürfen nicht umsonst geflossen sein. Schon in der ersten Stunde meiner Heimkehr in mein Vaterhaus stand diese Verpflichtung vor meinem Auge!

Nun sitzen wir wieder an vielen Abenden zusammen. Mein Vater, meine Mutter, oft genug auch finden sich alte Kameraden in diesem alten heimlichen Hause ein. Hier erst erfahre ich auch das Schicksal meiner blauen Jungens vom „Seeadler", erfahre, welche Strapazen sie ertragen haben, erfahre vor allen Dingen auch, daß mein Schiffsarzt Dr. Pietsch in chilenischer Erde begraben liegt. Er erfuhr das Schicksal seines Vaterlandes! Das Wort: „In Deutschland ist die Revolution ausgebrochen!" wurde zur Todesahnung für ihn. Er hatte noch eine Weile den Erzählungen über das Chaos in Deutschland zugehört, still, ganz in sich versunken, dann sank er, von einem Herzschlag getroffen, tot um. Eines der edelsten Opfer sank er für Deutschlands Ehre. Über meiner eigenen, glückhaften Heimkehr lag so ein düsterer Schatten.

Nach den ersten Tagen im väterlichen Haus überkam mich bereits mit Allgewalt eine seltsame Unruhe. Ich war daheim, aber ich konnte meine größere Heimat, mein Vaterland, ich konnte Deutschland nicht finden. So suchte ich nach den Ursachen des Niederbruches, suchte vor allen Dingen aber nach der Erklärung für die Meutereien der deutschen Flotte. Ich suchte nach einem Ausweg in das Freie für mich. Und ich konnte von nun an das Fragen überhaupt nicht mehr lassen.

Ich suchte Deutschland!

Kiel 1918 — Die Flotte meutert

So also ist es geschehen!

Ich saß in englischer Gefangenschaft und schmiedete Fluchtpläne; da meuterte in Kiel und Wilhelmshaven die kaiserlich deutsche Flotte. Warum?

Schwer kämpfte die Westfront gegen unvorstellbare Übermacht an Menschen und Material. Das Trommelfeuer liegt Tag und Nacht auf den deutschen Stellungen. Die Entente hatte Nachrichten über den Zustand in Deutschland. Nach der Verabschiedung von Ludendorff rechnen die Feindmächte mit dem alsbaldigen Zusammenbruch der Mittelmächte. Der Hochverrat des Hauses Habsburg hat die Entente in ihren Vernichtungsabsichten, besonders Deutschland-Preußen gegenüber, bestärkt. Der französische Tiger Clemenceau hetzt die Generale, hetzt die Führung an sämtlichen Fronten zu rücksichtslosem Einhämmern auf die Fronten der Mittelmächte. Im Westen beginnt sich der Material- und Menschennachschub aus USA. immer drückender bemerkbar zu machen. — Aber die deutsche Front hält auch in den schwersten Krisen noch immer Stand. Der deutsche Soldat kämpfte, marschierte, litt Entbehrungen, aber er kämpfte.

Die Heimat macht der Obersten Heeresleitung sehr ernste Sorgen. Die politischen Hetzer, an der Spitze Liebknecht und die Luxemburg, hetzen zu Streiks, hetzen zu Kriegsdienstverweigerung und finden immer willigere Ohren und Herzen. In den Garnisonen und im Etappengebiet kriselt es. Gehorsamsverweigerungen ganzer Verbände sind bereits keine Seltenheit mehr. Die Gewerkschaften, die politischen Linksparteien treiben ein gefährliches Spiel. Und vor allen Dingen hungert die Heimat. Die Blockade, der Krieg gegen wehrlose Frauen, Kinder, Greise wirkt sich verhängnisvoll aus. Die Zahlen der Todesfälle mit der Ursache: Unterernährung, häufen sich, gehen bereits in die Hunderttausende.

In den deutschen Seekriegshäfen liegt die deutsche Hochseeflotte untätig. Da entschließen sich, nach eingehenden Verhandlungen mit der Obersten Heeresleitung, der Kommandant der Seestreitkräfte, der Chef der Seekriegsleitung, zu einer unvergleichlich kühnen Tat. Er will die gesamte Flotte noch einmal zu entscheidendem Stoß gegen England ansetzen. Der schwerkämpfenden Westfront mußte durch die Flotte unter allen Umständen eine Entlastung, eine Sicherung der rechten Flanke verschafft werden. Auf dieser rechten Flanke stehen außerdem vor allen Dingen die Kameraden von der Marine, ficht unbesiegt das Marinekorps Flandern, wehrt sich gegen eine drückende Übermacht Admiral v. Schröder, der Löwe von Flandern. Diese rechte deutsche Flanke geriet in ernsteste Gefahr, wenn die Engländer unter Einsatz aller Seemachtmittel Antwerpen angreifen würden und es ihnen gelingen sollte, Truppen dort auszuschiffen. Der gesamte Bestand der im Rückmarsch fechtenden deutschen Armee konnte auf diese Weise gefährdet werden. Es wurde für die deutsche Hochseeflotte zur moralischen

Pflicht, den bedrängten, fechtenden Brüdern im Westen den nötigen Beistand zu leisten.

Die Kühnheit des Gedankens, den Engländern noch einmal die große offene Seeschlacht anzubieten, ja, wenn es nicht anders ginge, sie ihnen aufzuzwingen, brachte eine gewisse Begeisterung in die verschiedenen Befehlsstellen. Im Falle eines Sieges oder eines unentschiedenen Ausganges war immerhin mit einer tiefgehenden moralischen Wirkung auf die hungernde Heimat zu rechnen. Dem Widerstandswillen war so vielleicht neuer Auftrieb zu schaffen. Für spätere Verhandlungen über Krieg oder Frieden konnte man vielleicht auf diese Weise bessere Vorbedingungen erzielen. Also erließ der Chef der deutschen Seekriegsleitung nach langen, eingehenden Erwägungen den Befehl an den Chef der Hochseestreitkräfte, alle Vorbereitungen zur Ausfahrt der Flotte zu treffen.

Admiral v. Hipper hielt den Befehl in seiner Hand. Endlich ist für ihn jener Augenblick gekommen, der es ihm gestattet, aus der Lethargie heraus die Flotte gegen England zu führen. Schwere Oktoberstürme wühlen in der deutschen Bucht die Nordsee auf. Um Helgoland steigen die Brecher empor. Die Vorpostenschiffe haben schwere Tage. Die U-Bootstaffeln fahren Englands Küsten entgegen. Sperrbrecher sind bei ihnen. In der dritten Oktoberwoche 1918 lauern die deutschen Ritter der Tiefe vor allen englischen Flottenstützpunkten. Es gibt keinen Anmarschweg für die britische Flotte, der nicht von den unsichtbaren Gesellen überwacht wird. Eine weitere Kette vor der deutschen Bucht bilden die deutschen leichten Streitkräfte. — Minen wurden von der leichten Aufklärergruppe in Cuxhaven an Bord genommen. Mit dieser kostbaren, aber gefährlichen Fracht kam die Gruppe mit hoher Fahrt wieder auf Schilligreede an und harrte nun weiterer Befehle. Unruhe geriet in diesen Verband, denn weitere Befehle in der erhofften Richtung und mit dem ersehnten Ziel blieben merkwürdigerweise aus.

Was ist geschehen?

Admiral v. Hipper sitzt auf seinem Flaggschiff „Baden". Sein Kopf wälzt Angriffspläne, Anmarschwege, Möglichkeiten! Seine Befehle fordern von dem Kommandanten des 1. Geschwaders, dem Vizeadmiral Boedicker, von dem Kommandanten des 3. Geschwaders, dem Vizeadmiral Krafft, von dem Kommandanten des 4. Geschwaders, Kontreadmiral Meurer, höchste Fahrbereitschaft innerhalb spätestens 24 Stunden. Als Sammelplatz der gesamten Hochseeflotte wird vom Flottenchef Schilligreede angegeben. Die

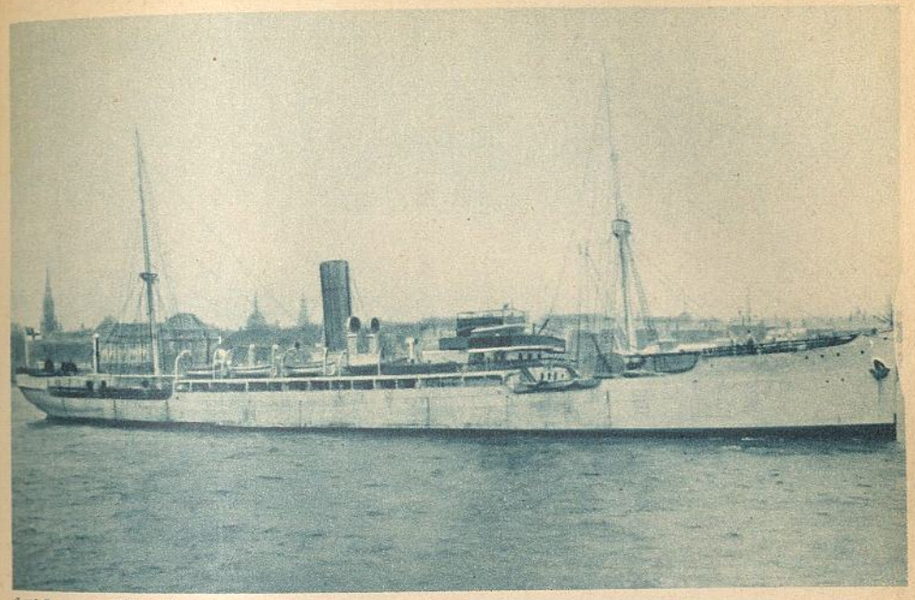
Kapitänleutnant von Arnauld de la Periere

Unterseeboot auf Strand geraten und von der Besatzung gesprengt

Graf Dohna

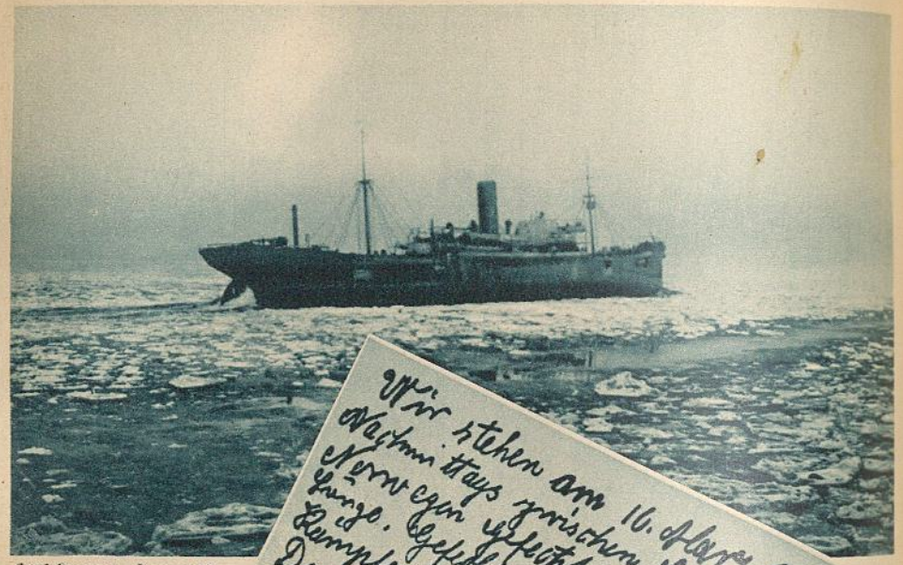
Korvettenkapitän Nerger,

Kommandant des Hilfskreuzers „Wolf"

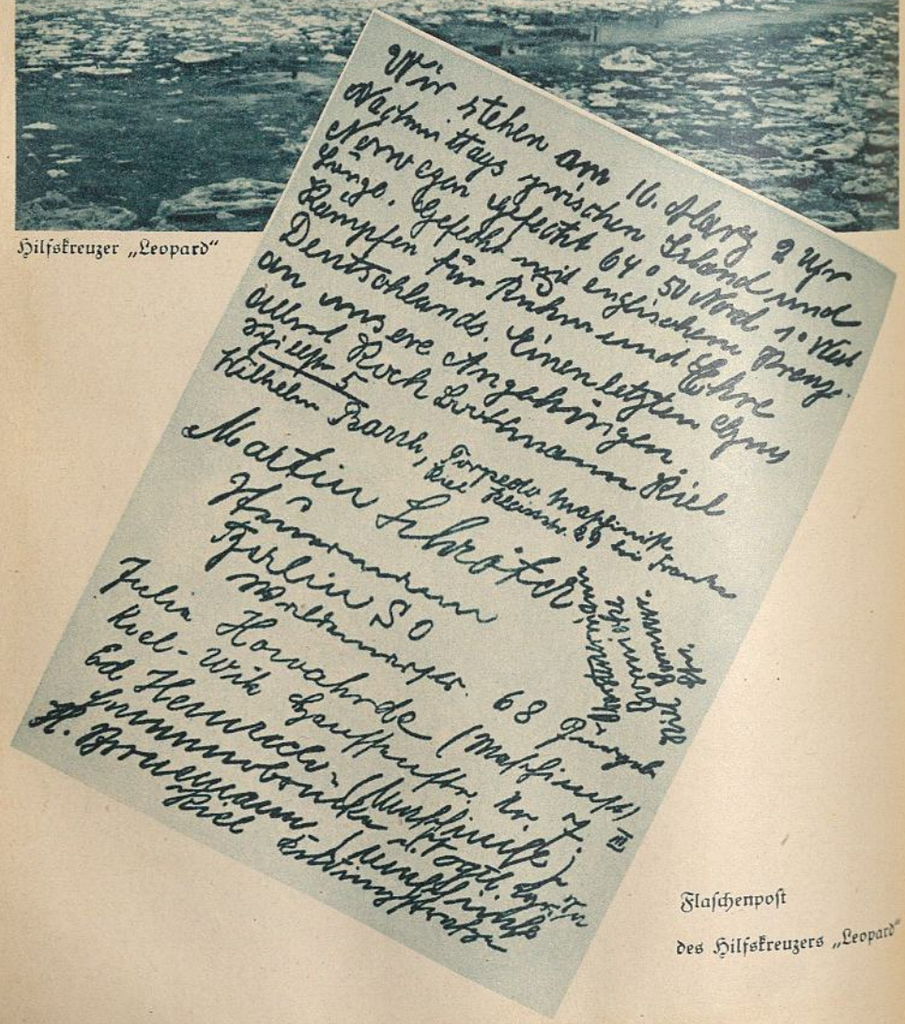


Hilfskreuzer „Möwe"

Hilfskreuzer „Wolf"



Hilfskreuzer „Leopard"



Flaschenpost

des Hilfskreuzers „Leopard"

Bestätigung und peinlichste Ausführung aller Befehle wird den Kommandanten zur persönlichen Angelegenheit und zur strengsten Pflicht gemacht. Die Stäbe arbeiten fieberhaft. Wilhelmshaven regt sich. Es erwacht aus seinem ruhmlosen Dasein. Die Flotte bekommt Leben. Dem Leben in einem Ameisenhaufen gleich, geht es an Bord der großen Schiffe der Helgoland-, der Kaiser-, der Königs-Klasse zu. Aber sonderbar, in diesem Augenblick bereits geht durch die Besatzungen ein Raunen und Tuscheln. Die Leute stehen oft zusammen. Nahen sich Offiziere, so verstummen sie und gehen scheu auseinander. Immerhin ist besonders Auffälliges vorläufig noch nicht zu konstatieren. Anders wird das am nächsten Tage.

Wie ein Lauffeuer geht die Nachricht durch die Verbände: Heizer des 3. Geschwaders meutern, verweigern den Gehorsam. Kühner gemacht durch den ersten Erfolg, denn es geschieht nichts gegen die Meuterer, die Offiziere sind zunächst ratlos, reißen sie die Brände unter allen Kesseln hervor. Unerklärlich ist die Haltung der Heizer und Besatzungen. Der Flottenchef ist vollkommen mit seinen Plänen beschäftigt. Sie erfüllen sein ganzes Denken. Widerwillig liest er die Funksprüche der Kommandanten der meuternden Schiffe. Ihm erscheinen diese Funksprüche übertrieben. Er übersieht ihre ganze Tragweite nicht. Er fordert erneut die Ausführung seiner Befehle und stellt den Kommandanten anheim, die Schiffe nach der Ankunft auf Schilligreede zu beruhigen, in Güte die Mannschaften zum Gehorsam zu bewegen. Admiral v. Hipper scheint recht zu behalten. Die Schlachtschiffe setzen sich mit geringer Fahrt in Bewegung mit Kurs auf Schilligreede.

Am Abend dieses Tages aber wurde der Chef der Flotte erneut und diesmal sehr hart aus seinem Sinnen über den zu führenden Stoß herausgerissen. Die Unglücksbotschaften überstürzten sich. Das zur Ausfahrt bereite 1. Geschwader meuterte in einem Umfange, der alles bisher Erlebte weit überschritt. Nicht mehr nur auf die offen sich auflehnenden Heizer blieben die Unruhen beschränkt. Die gesamte Mannschaft meuterte. Auf den Vorderdecks der Schiffe des 1. Geschwaders liefen die Mannschaften zusammen, randalierend, aufgehetzt durch gutgetarnte Rädelsführer, verweigerten sie offen den Gehorsam. Mit rasender Schnelligkeit spitzen sich die Dinge zu. Einem ungeheuren Drama gleich, schürzte sich der Knoten der tragischen Handlung. Es gibt keinen Dichter, der dieses Drama dichterisch zu formen vermöchte. — Während der Chef der Flotte, um die Heimat zu retten, um der schwer ringenden Westfront Entlastung zu schaffen, Pläne erwägt in

der selbstverständlichen Erwartung, für seine Befehle die Sicherheit der Ausführung in der Hand zu halten, meutert die Flotte, verweigert den Gehorsam und beschließt für sich, den Krieg durch Revolten zu beenden!

Der ganze Operationsplan der deutschen Seekriegsleitung ist gefährdet durch meuternde Matrosen. Hipper, der Kämpfer von der Doggerbank, der Führer der Kreuzer in der Skagerrakschlacht, Hipper steht fast staunend vor der Tatsache der Meuterei. Wie soll er ihr begegnen? — Für uns Freibeuter und Kaperfahrer hätte es nur einen einzigen Befehl gegeben: „Meuterer werden erschossen!" — Admiral v. Hipper ließ in Erinnerung an die Treue der Torpedobootsbesatzungen, an ihre stete Opfer- und Einsatzbereitschaft, der 12. Torpedodivision, den Befehl geben, die meuternden Schiffe des 1. Geschwaders sofort einzuschließen. In rauschender Fahrt jagen die Boote in das Bassin, umfahren die großen Kampfschiffe, machen in einer Entfernung von mehreren hundert Metern vor ihnen halt, schwenken die Rohre aus und stehen zum Schuß bereit. Das Schicksal der Großkampfschiffe des 1. Geschwaders steht auf Messers Schneide. Es gibt kein Ausweichen mehr. Das Strafgericht muß vollzogen werden. Die Torpedodivision wartet auf den Befehl. Die Torpedodivision gehorcht unter allen Umständen. Darin steht sie der Schwesterwaffe nicht nach. U-Bootleute und Torpedoleute kennen den Gedanken an Meuterei nicht! — Die 12. Torpedodivision wartet noch immer auf des Flottenchefs Befehl. — Der Befehl bleibt aus. — Das Schicksal der deutschen Flotte muß sich ganz vollenden. Es ist müßig, nach den Gründen für die Sinnesänderung des Flottenchefs zu suchen. Den Großkampfschiffen blieb das Schicksal, von eigenen Torpedos im Heimathafen wegen Meuterei versenkt zu werden, erspart. Kriegsgerichtsverfahren gegen die Meuterer und Rädelsführer wurden von eben diesen nicht mehr gefürchtet. Die Meuterer und Rädelsführer kannten die Stimmung in der Marine besser als der Chef der Flotte. Sie wußten, daß die Tage des deutschen Kaiserreiches gezählt sind. So kümmerte es sie nicht, als Marineinfanterie aus Wilhelmshaven ihre Verhaftung und ihren Abtransport durchführt. Bis zu ihrer Verurteilung ist die Revolution längst Wirklichkeit in Deutschland geworden.

Die Oberste Heeresleitung und das Große Hauptquartier, besonders aber der deutsche Kaiser, sind erschüttert, in tiefster Seele getroffen von den Nachrichten aus Wilhelmshaven. Das Herz droht in seiner Tätigkeit zu stocken. Die Marine meutert! Der Vorstoß der deutschen Flotte gegen die

englische Küste muß aufgegeben werden wegen der völligen Unzuverlässigkeit der Besatzungen der Großkampfschiffe. Die deutsche Westfront muß also auch weiterhin die Last des gesamten Abwehrkampfes gegen die Soldaten fast der ganzen Welt tragen. Die Verluste werden in das Riesenhafte steigen. Jetzt schon kostet jeder Tag an der deutschen Westfront zehntausend deutsche Soldaten. Die Marine verweigert den Kameraden im Westen den Waffenbeistand. Eine tiefe Niedergeschlagenheit bemächtigt sich der Gemüter. Hindenburg ist ernster als jemals zuvor. Die Oberste Seekriegsführung und die Heeresleitung nehmen von Admiral v. Hippers Maßnahmen zur Beruhigung der Flotte ohne sonderlichen Glauben an die Wirksamkeit Kenntnis. Der Flottenchef sieht in der Trennung der Verbände und Geschwader die einzige Möglichkeit, einer weiteren Ausbreitung der Meuterei und der Disziplinlosigkeiten Einhalt zu gebieten. Daß diese Maßnahme überhaupt erst zur endgültigen Katastrophe, zum Zusammenbruch führen sollte, das konnte im Augenblick der Befehlserteilung niemand ahnen.

*

Am Sonntag, dem 3. November 1918, spricht Gustav Noske, einer der Gewaltigen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, in einer großen, bis zur Siedehitze aufgepeitschten Versammlung zu Braunschweig. Seine Worte fallen wie Feuerflammen in die aufgeregte Menge. Schreie unterbrechen ihn. Er fährt fort:

„... Der Krieg ist für Deutschland restlos verloren. Das Ende steht für jedermann fest, der sich einen bescheidenen Rest von Urteilsfähigkeit bewahrt hat... Die nächsten Wahlen müssen der deutschen Sozialdemokratie einen großen Erfolg und damit die Macht bringen..." Gustav Noske spricht über großartige Reformen, lehnt aber für die Sozialdemokratie die Anwendung von Gewalt ab. Eine gewaltsame Revolution liege nicht im Sinne der Sozialdemokratie, obgleich sich der Sozialdemokrat selbstverständlich als Revolutionär bezeichne. Angestrebt müsse werden die Revolutionierung der Köpfe und Geister. Der Erfolg müsse bestehen in politischen und wirtschaftlichen Vorteilen. Und Gustav Noske schloß diese Versammlung mit Hochrufen auf die völkerbefreiende, revolutionäre Sozialdemokratie.

Auf den Straßen Braunschweigs aber sammelten sich die wilderen Geschwister der Sozialdemokratie, sammelten sich die Anhänger der Unab-

hängigen (USPD.), und deren politische Forderungen wurden in viel sprechenderer Eindeutigkeit vorgebracht. In anderen deutschen Städten aber sprechen zur selben Zeit die Ebert, Scheidemann, Dittmann, Breitscheid, Barth und Konsorten. Ihr aller Ziel ist die Revolte, ist die Stürzung der kaiserlichen Macht und ein Leben in „Würde und Schönheit".

Zur selben Zeit haben aber die aufsässigen Matrosen der Kaiserlichen Marine die gewaltsame Revolution bereits in Szene gesetzt. In Kiel krachen Salven. Deutsche schießen auf Deutsche. Die ersten Toten liegen auf dem Straßenpflaster. Der Bürgerkrieg hat begonnen. In Hannover und Braunschweig und in anderen deutschen Städten aber lehnen die Apostel der völkerbefreienden, revolutionären Sozialdemokratie die gewaltsame Revolution ab.

Gustav Noske trifft sich in jenen Tagen immer wieder mit seinen Gesinnungsfreunden und dem zum Staatssekretär emporgekletterten Philipp Scheidemann. Scheidemann ist es auch, der Noske veranlaßt, zur Beilegung der Konflikte umgehend nach Kiel zu reisen. Von der ganzen Tragweite der Vorkommnisse schien weder Scheidemann, noch Ebert, noch Herr Gustav Noske eine Ahnung zu haben. Und Gustav Noske fährt nach dem deutschen Kriegshafen Kiel, um randalierende Matrosen zur Ordnung zu rufen. Die Oberste Marineleitung stand der Entwicklung genau so ratlos gegenüber, wie das Seeoffizierkorps.

*

Es ist das große Verhängnis der deutschen Seekriegsführung gewesen, daß die oberste Befehlsgewalt über die gesamte Flotte Kompetenzstreitigkeiten unterworfen war, daß sie sich so zersplittert zeigte, daß eigentlich niemals jemand mit Genauigkeit sagen konnte, wer nun eigentlich zu befehlen hatte. 1914 kam. Die Flotte befand sich auf großer Fahrt. Mit größten Schwierigkeiten mußte sie zurückgeholt werden. Das deutsche Volk erwartet von ihr, nach der Kriegserklärung Englands, große Taten, Taten, die denen der Armee gleich sind. Aber die deutsche Flotte kämpft höchst unglücklich. Einzig die Tat Otto Weddigens: die Versenkung der drei englischen Kreuzer durch „U 9" vermag im Volk eine hohe Begeisterung auszulösen.

Die Flotte war an die Kette gelegt, sehr gegen den Willen ihres Schöpfers, des Großadmirals v. Tirpitz. Die Tragik der deutschen Seekriegsführung beginnt bereits mit der völligen Unklarheit in der unumschränkten

Kommandogewalt; denn nicht Tirpitz, der Schöpfer und geniale Erzieher der Marine, besaß die wirkliche Macht der Führung. Ein unglaubliches Intrigenspiel in der Umgebung des deutschen Kaisers wußte die völlige unumschränkte Übernahme der Kommandogewalt durch den Großadmiral immer wieder zu verhindern, ja, brachte im entscheidendsten Augenblick in der deutschen Seekriegsführung den Sturz des Großadmirals zuwege! Die eigenwillige Persönlichkeit des Großadmirals war den Herren aus der näheren Umgebung des Herrschers ein Greuel. Namentlich der Admiral v. Müller, der Vorstand des Marinekabinetts, verstand es immer wieder, bei dem Kaiser Stimmung gegen Tirpitz, dem Chef des Admiralstabes, zu machen. v. Müller, in Marinekreisen nur noch Rasputin genannt, entfernte nach und nach aus allen verantwortlichen Stellen die besten Köpfe und wußte dafür Freunde, Blender, Seeoffiziere vom grünen Tisch in die einflußreichsten Stellungen zu bringen. Admiral v. Müller wurde zum genialen Knüpfer aller Fäden, wurde zum Regisseur eines maritimen Gesellschaftsspieles mit Uniformen. Die Flotte litt schwer genug unter diesen Zuständen. Als Befreiung wurde von ihr endlich die Ernennung des Admirals Scheer zum Führer der Obersten Seekriegsführung und des Admirals Hipper als Chef der Flotte empfunden. Mit einem Male schien der ganze Intrigenspuk der kaiserlichen Umgebung verflogen. Es schien nur so. Außerdem konnten die Änderungen in den Kommandostellen die Wandlung des Geistes, die sich längst in der Flotte vollzogen hatte, nicht mehr rückgängig machen. Die deutsche Flotte, das blankeste Instrument der deutschen Seekriegsführung, war stumpf geworden. Die Besatzungen der deutschen Großkampfschiffe waren nicht mehr die alten geblieben. Seit Jahren schon hockten sie, zumeist untätig, auf den großen Kähnen, wie sie die Schiffe nannten. Ihnen fehlte der stürmische Atem großer Unternehmungen. Der Gluthauch der Schlacht hatte sie nur zweimal angeweht. Doggerbank und Skagerrak! Die Besatzungen der deutschen Schiffe hatten in diesen beiden großen Auseinandersetzungen mit den Herren der Weltmeere bewiesen, daß sie zu kämpfen verstanden. Sie hatten durch ihren begeisternden Mut bewiesen, daß das allmächtig scheinende England durchaus nicht unbesiegbar war. Die Kampflust in den Besatzungen war auch nach Skagerrak noch ungebrochen. Sie brannte auf ein erneutes Zusammentreffen mit der großen Flotte. Aber dieses Zusammentreffen blieb aus. Die Oberste Seekriegsleitung wollte dieses Zusammentreffen nicht mehr, und England selbst wich ebenfalls jeder

großen Auseinandersetzung und ihrem Risiko aus. Ihm war der deutsche Schlag vom Skagerrak eine ernste Warnung! So verluderte der Geist in den Mannschaften der großen Schiffe, ohne dem Offizierskorps bekannt zu werden. — Die Matrosen hockten nach des Tages ewig gleichem Dienst, der auf den großen Linienschiffen zur tödlichen Einförmigkeit werden konnte, in den engen Mannschaftsräumen zusammen. Auf engstem Raum stoßen sich die Dinge um so härter. Meinungsverschiedenheiten belangloser Art wurden bei der allgemeinen Gereiztheit zu Haupt- und Staatsaktionen. Klagen über die Verpflegung blieben erfolglos. Ihre Abweisung steigerte den Haß gegen das Offizierskorps, von dem man annahm, daß es in Saus und Braus lebe. Das tatenlose Stilliegen war besonders für die Langgedienten eine furchtbare, seelische Belastung. Eine vollkommene Entfremdung mit den bürgerlichen Verhältnissen mußte naturnotwendig bei ihnen eintreten. Ein Aufrücken in höhere Grade war auf den großen Schiffen ausgeschlossen. Kurzum, Brackwasser ist es, in dem die gesamte Flotte 1918 liegt.

Die besten Teile der Besatzungen auf den großen Kampfschiffen ertragen die Einförmigkeit und Tatenlosigkeit nicht allzu lange. Sie streben Versetzungen zu den anderen Waffengattungen an. Sie finden reiche und interessante, aussichtsvolle Verwendung bei der Torpedowaffe, bei der U-Bootswaffe, beim Marinekorps in Flandern, bei der Fliegerei auf fast allen Kriegsschauplätzen. Sie liegen als Ritter der Tiefe auf der Lauer auf allen Schiffahrtswegen, vor den englischen Flottenstützpunkten, fahren von den österreichischen und türkischen Häfen aus und treiben Jagd auf den Feind. Sie streben die Verwendung auf Hilfskreuzern und Blockadebrechern an, werden Freibeuter, werden Kaperfahrer, vertauschen das Stilliegen mit dem Kampf um Deutschlands Versorgung, ziehen ein Leben in dauernder Bereitschaft zum Tod einem Verludern in heimatlichen Häfen vor. Die großen Linienschiffe mußten so veröden. Ihr Mannschaftsbestand verminderte sich vor allen Dingen in seinen moralischen Werten. Die heimkehrenden U-Bootfahrer, die heimkehrenden Freibeuter betrachteten die großen Schiffe überhaupt nur noch als bessere Etappe.

Nicht anders lagen die Verhältnisse bei den Offizieren an Bord der großen Schiffe, besonders aber auch bei den verschiedenen Marinedivisionen. Beiden, Mann wie Offizier, fehlte die belebende Luft des offenen Meeres, beiden fehlte der Zustand der dauernden Gefahr. Das Meer allein und die

dauernde Gefahr, von den Elementen und dem Gegner kommend, sind imstande, Mann und Offizier zu einer einzigen, unlösbaren Gemeinschaft zu verbinden. War es nicht an der Westfront ganz ähnlich. Immer und immer wurde in den Etappen herumexerziert und dabei manchmal vergessen, daß der Kampf erst unmittelbar geeignet ist, alles Trennende zwischen Vorgesetzten und Untergebenen zu beseitigen und jenes absolute Vertrauensverhältnis zu schaffen, das die Vorbedingung des Erfolges bedeutet. — In Kiel und Wilhelmshaven wurde exerziert bis zum Umfallen, vier Jahre lang ewig dieselben Griffe geübt. Dabei übersah man, daß den Leuten und den Offizieren nur das eine fehlte, der Kampf, das Meer.

Die linksgerichteten Parteien Deutschlands, die Sozialdemokratie hatte längst erkannt, welch ein gesunder Nährboden für ihre Ideen, welch ein leicht zu erziehender politischer Kampffaktor die Besatzungen der großen, öde liegenden Schiffe der Marine, die Seefestungen waren. Schon im Jahre 1917 traten die Abgeordneten der Unabhängigen Sozialdemokratischen Partei Deutschlands mit Leuten von der Flotte in Verbindung, halfen diesen, nachdem sie für umstürzlerische Ziele gewonnen worden waren, bei der Einrichtung umstürzlerischer Organisationen auf den großen Schiffen und in den Seefestungen. Die Namen Haase, Ledebour, Dittmann sind mit den Meutereien aus dem Jahre 1917 untrennbar verbunden. Ihre ungeheure große Mitschuld wurde durch die Verfahren eindeutig erwiesen. Aber die deutsche Regierung griff in unverständlicher Milde nicht sofort zu. Zwar ließ sie an einigen Rädelsführern innerhalb der meuternden Marine sofort ein abschreckendes Beispiel durch Todesurteile und Zuchthausstrafen erstehen, aber die geistigen Väter der Meutereien, die Herren Abgeordneten gingen leer aus. Falsche Rücksichtnahme auf Parteien und deren sogenannte Machtstellung im deutschen Reichstag, in der Öffentlichkeit, falsche Rücksichtnahme auf den Eindruck, den weitere Urteilsvollstreckungen beim Gegner erwecken konnten, verwischte die Tatsache der Revolte immer mehr. Als ob das Ausland durch seinen ausgezeichneten Nachrichtendienst nicht über alle Vorgänge in allen Einzelheiten unterrichtet gewesen wäre. Meuterei bleibt Meuterei, und für Meuterei gibt es, besonders im Kriegsfalle, nur ein Urteil, die Todesstrafe! In Kiel aber trieb nunmehr die „Unabhängige Sozialdemokratische Partei", der sich die gesamte Werftarbeiterschaft angeschlossen hatte, ihr hetzerisches Werk ungehindert weiter. In etwas gemäßigterer Form erfolgte dasselbe durch die „Sozialdemokratische Partei von Deutschland".

Man ließ also diesen beiden landesverräterischen Organisationen das Arbeitsfeld. Die Folgen konnten wirklich nur vollkommen naive Menschen überraschen.

Und politisch war das Offizierkorps der Marine wirklich reichlich naiv. Erzogen im Dienste des Kaisers, eingedenk stets des geleisteten Eides kannten die Seeoffiziere nichts anderes als ihren Dienst im Frieden, der der höchsten Bereitschaft für den Krieg galt. Im Krieg aber gab es für den Seeoffizier nur eine Richtlinie: Gehorsam den Vorgesetzten gegenüber, vollkommener und rücksichtsloser Einsatz für das Vaterland am Feind und, wenn es sein mußte, ohne Klage den Seemannstod zu sterben. Nun sanken all diese Ideale, sanken all diese Auffassungen, unterhöhlt von den Agenten politischer Parteien, in den Staub. Politik, bis zum Kriege ein Fremdkörper in der Marine, wurde zur Richtlinie für alles. Den drohenden Parteien gegenüber wurde von den höchsten Stellen eine völlig unverständliche Geduld und Nachsicht an den Tag gelegt. Schwerste Verbrechen blieben ungesühnt. Dem Seeoffizier, der auf den großen Schiffen und in den Nord- und Ostseestationen seinen Dienst verrichtete, fehlte jedes Verständnis für all diese Vorgänge. Er geriet in schwere Gewissenskonflikte. Was gestern noch als schwerstes Verbrechen ihnen gegolten hatte, das wurde nach der Revolte von 1917, wenigstens den geistigen Urhebern gegenüber, mit Milde übersehen. Kopfschüttelnd standen die Seeoffiziere dieser Milde bei ihren höheren Führern gegenüber. Sie verstanden das Denken ihrer Führer nicht mehr!

Monate um Monate vergingen in erneuter Untätigkeit. Von den Landgängen kommen die Besatzungen immer aufsässiger zurück. Tun sie an Bord Dienst, so geschieht das ohne jede Freudigkeit, nur noch ganz mechanisch. Sind sie aber dienstfrei, dann sitzen sie und stehen sie zusammen, und eine sonderbare Erregung ist in ihren Gesichtern. Das Gift geht um und erfaßt immer mehr von ihnen.

Langsam kam der Zusammenbruch näher. Die deutschen Armeen im Westen konnten dem Druck einer unvorstellbaren Übermacht nur noch unter Aufbietung aller Kräfte widerstehen. Die Opfer wurden unerträglich. Die Oberste Heeresleitung mußte sich schweren Herzens an die Feindmächte mit der Bitte um Waffenruhe wenden. Der Völkerbeglückungsapostel Wilson ließ sein Programm zur Beendigung des Krieges abschmurren. Gedrängt von den deutschen Völkerbeglückern, von der „völkerbefreienden Sozialdemokratie", mußte die deutsche Heeresleitung die Waffenstillstandsbitte erneuern. Deutschlands Traum vom Platz an der Sonne geht zu Ende. Ein schreckliches Erwachen sollte auf dem Fuße folgen. Einstweilen aber werden in allen politischen Quartieren die Ideen vom Völkerfrühling, von Verbrüderung, Freiheit als Rattenfängermelodien populär gemacht. Auf allen großen Schiffen der Marine klangen die Lieder der internationalen Verbrüderung.

Hätte man uns Freibeuter, hätte man die U-Bootfahrer, hätte man all jene Seeleute, die in dauernder unmittelbarer Berührung mit den „Brüdern" auf der anderen Seite standen, gefragt, die Vertreter der Verbrüderungsidee hätten einen ordentlichen „Jungfernkranz" mit einem armdicken Tau auf die verlängerte Rückseite bekommen als Antwort. Wir kannten die Verbrüderungsidee von einer ganz anderen Seite. Uns war sie nach anderen, etwas ernsteren Takten in englischen Zuchthäusern beigebracht worden. Und was hatten wir verbrochen? Das, was die Herren Apostel in der Heimat und auf den Schiffen hätten längst verbrechen sollen, sich einsetzen für die Ehre und Freiheit der deutschen Nation!

Die Oberste Seekriegsführung war mit den Maßnahmen des Flottenchefs Admiral v. Hipper vollkommen einverstanden. Mit der Trennung der einzelnen Verbände, mit der Fahrt der verschiedenen Geschwader nach den verschiedenen Häfen und nach Schilligreede schien für den ersten Augenblick Schlimmeres vermieden. Die Schiffe gehorchten dem Befehl wieder; so schien es! Aber es schien nur so! Die nächste Gelegenheit würde, das erkannte der leicht, der die Stimmung der Besatzungen, wenn sie sich unbeobachtet glaubten, prüfend betrachtete, zu neuen, noch ernsteren Unruhen führen! Admiral v. Hipper strebte eine systematische Eindämmung aller aufrührerischen Absichten an. Es stand deshalb für ihn im Verlauf der zu treffenden Maßnahmen fest, daß der Verband des Admirals Meurer unter allen Umständen den Einflüssen von Land her entzogen werden müsse. Er erließ zur Erreichung dieses Zieles den Befehl am 1. November, den Hafen zu verlassen und auf freies Wasser zu gehen. Mit ungeheurem Hallo meuterten nunmehr wieder die Heizer auf „Friedrich der Große". Es meuterten die Dockarbeiter. Es meuterten auch die Schleusenarbeiter! Der Chef der Hochseeflotte stand abermals vor schweren Entscheidungen, und abermals versuchte er es auf dem Wege der Verhandlungen. Erfolge wurden zuerst bei den Dockarbeitern erzielt. Dann erklärten sich die Schleusenarbeiter arbeits-

willig. Schließlich erklärten sich auch die Kesselheizer wieder bereit, zum Gehorsam zurückzukehren. Admiral v. Hipper sah die Lage abermals als gebessert an. Konnte er es nicht! Nachrichten erreichten ihn, daß Admiral Krafft mit dem dritten Geschwader in Kiel eingelaufen sei, daß das erste Geschwader in Brunsbüttel in Ruhe lag! Und das vierte Geschwader begab sich, dem Befehl folgend, nach Schilligreede. Die Situation schien gerettet. Strenger Dienst innerhalb der verschiedenen Verbände sollte das alte Verhältnis des Gehorsams wieder herstellen! — Die deutsche Flotte schien wieder ruhig. Die Ruhe vor dem entscheidenden Sturm war es nur!

Admiral Krafft war kaum in Kiel eingelaufen, da meldete sich mit sorgenvoller Stirn bei ihm schon der Chef des Stabes beim Stationskommando, der Konteradmiral Küsel. Er kannte Kiel, diesen Hexenkessel. Er kannte besonders das unheilvolle Wirken der Agenten der Unabhängigen Sozialdemokraten. Er übersah mit klarem Auge die Gefahren, die aus einer weiteren Anhäufung von Matrosen in der Stadt kommen mußten und er warnte mit ernster Stimme unter Darlegung aller Bedenken und Beweise. Die Werftarbeiterschaft war radikal linkssozialistisch orientiert. Sie machte aus ihrer revolutionären Gesinnung schon überhaupt kein Hehl mehr. Admiral Küsel forderte im Einverständnis mit seinem Chef, dem Gouverneur von Kiel, dem Admiral Souchon, daß der Führer des dritten Geschwaders möglichst keine Matrosen die Stadt Kiel betreten lassen sollte. Auf Einwendung, die die Gefahr der Urlaubsverweigerung aufzeigte, entschloß man sich aber dann doch, die Matrosen in kleineren Trupps an Land gehen zu lassen. Diese Anordnung wurde kaum bekannt, da entfernten sich bereits die ersten Besatzungsmitglieder von den Schiffen. Sie hatten höchste Eile, in die offene Stadt Kiel zu kommen.

Zur Sammelstelle aller aufrührerischen Elemente wurde in jenen Tagen, wie fast in allen anderen deutschen Städten auch, das Haus der Gewerkschaften. Dort diskutierten die Werftarbeiter und die Arbeiter aus der Torpedowerkstatt, dort hielten die Herren Abgesandten der politischen Linksparteien ihre Hetzreden. Dieses Sammelbecken des Aufruhrs wurde immer mehr zu einer dauernden und äußerst bedrohlichen Brandstätte. Von dort nahm die Phrase ihren Weg. Dort wurden die Agitatoren für die Kleinarbeit herangebildet. Und diese Agitatoren arbeiteten glänzend. Sie sorgten dafür, daß jede Nachricht wie ein Lauffeuer den Weg in alle Werkstätten, in alle Marinekasernen, auf alle Schiffe fand. Zu lange hatten die Ma-

trosen geruht zwischen den stählernen Wänden ihrer Schiffe. Kampfunlustig waren sie geworden. Den Weg der Ehre, die Fahrt gegen den Feind hatten sie durch Meutereien verhindert, jetzt aber suchte ihr Tatendrang andere Betätigungsfelder. An strengsten Gehorsam gewöhnt, plötzlich nun davon durch eigene Tat entbunden, fühlten sie in sich ein vollkommen neues Gefühl, sie fühlten sich als Herren. Die Befehle ihrer Offiziere, die Befehle des Geschwaderführers galten ihnen plötzlich einen Pfifferling. Also kümmerten sie sich auch nicht um die Befehle zur ordnungsmäßigen und rechtzeitigen Rückkehr auf die Schiffe. Sie blieben in den Versammlungen der Werftarbeiterschaft. Dort hatte man sie mit offenen Armen aufgenommen, dort durften sie mitreden über Völkerverbrüderung, Waffenstillstand, Kriegsbeendigung, über Reformen im Deutschen Reich. Was kümmerte sie jetzt noch der Rückkehrbefehl des Admirals? Hatte nicht der Chef der gesamten Hochseestreitkräfte vor ihrem Willen klein beigegeben!

Über die nach Kiel beurlaubten Matrosen des dritten Geschwaders kam die Politik, kam das Politisieren wie ein einziger Rausch. Sie vergaßen darüber Diensteid, Pflicht und Ehre.

Da die Zustände unhaltbar wurden, entschloß sich endlich die Geschwaderführung zu ernsten, wenn nötig unerbittlichen Maßnahmen. Zunächst verbot die Geschwaderführung den sämtlichen Besatzungen das weitere Betreten des Gewerkschaftshauses. Ein einziger Wutschrei ging durch die Reihen der Werftarbeiterschaft bei Bekanntwerden dieses Befehls. Die Werftarbeiterschaft brauchte für die Durchführung ihrer Pläne die Schiffsbesatzungen. Die Führung der Werftarbeiterschaft ahnte die Gefahr, die darin lag, wenn es dem Admiral gelingen würde, die Besatzungen von den Unruheherden fernzuhalten, so mußten ihre eigenen revolutionären Pläne zum Scheitern kommen. Also trieb man die Agitation in verschärftem Maße unter den in Kiel befindlichen Matrosen weiter. Man überredete sie, den Rückkehrbefehl nicht zu beachten. Man berief gemeinsame Versammlungen mit den Matrosen in das Gewerkschaftshaus ein. Der Admiral aber traf nunmehr in höchster Eile seine Gegenmaßnahmen. Durch marinetreue Mannschaften ließ er die Deserteure, so nannte sie nach der Nichtbeachtung seiner Rückkehrbefehle der Admiral, verhaften und auf die Schiffe zurückbringen. Dabei aber wurde ihm aus den Mienen der übrigen Mannschaften bereits erschreckend klar, daß die Pest der Gehorsamsverweigerung in rasender Eile um sich greifen würde, wenn die Inhaftierten auf den Schiffen bleiben

würden. Also ergingen weitere und noch schärfere Befehle. Truppen aus den Kasernen wurden alarmiert. Die Meuterer sollten durch die erste Kompanie des ersten Seebataillons in höchster Eile von Bord gebracht werden. Die Kompanie gehorchte nicht. Im entscheidenden Augenblick verweigerte auch sie den Gehorsam. Die Hand der Offiziere umspannte mit eisernem Griff den Pistolenschaft. Auf Meuterer soll man schießen! Die höhere Führung verhinderte durch ihr Eingreifen zunächst schwere Konflikte. Andere Teile des Seebataillons waren noch zuverlässig und führten, ohne mit der Wimper zu zucken, in militärischer Haltung die Kommandos zum Vonbordbringen der Inhaftierten aus.

Es bedurfte eigentlich des anderen Zeichens nicht mehr, in der Stadt und im Hauptquartier der Meuterer, im Gewerkschaftshaus die Stimmung auf Siedehitze zu treiben. Und es geschah dennoch. Folgerichtig lehnte der Führer des Geschwaders jede Verhandlung mit einer Abordnung der Besatzungen seiner Schiffe überhaupt ab. Diese Tatsache ging wie ein Laufeuer durch den ganzen Verband. Schon einmal hatte man diesen Herren Offizieren das Nachgeben abgetrotzt, so sollten sie auch diesmal den Willen der Besatzungen anerkennen. Also hinein in die Stadt Kiel, hinein in die Versammlungen, hinein in das Gewerkschaftshaus. Die Matrosen von den Schiffen gesellten sich zu den Werftarbeitern und den Stadtmatrosen. Sie kümmerten sich um das Verbot des Geschwaderchefs den Teufel!

So kam es nunmehr, wie es kommen mußte.

Die Führung durfte nicht mehr zurückweichen und die revoltierenden Besatzungen wollten keine Vernunft annehmen. Also wurde Gewalt gegen Gewalt gesetzt. Die Kieler Marineinfanterie erhielt Befehl zur höchsten Alarmbereitschaft. Teile dieser Truppen, so die berüchtigte erste Kompanie, die schon tags zuvor offen den Gehorsam verweigert hatte, verweigerten ihn auch jetzt wieder, verließen eigenmächtig die anbefohlenen Stellen und zogen sich in die Kaserne zurück, dort abwartend sich verhaltend. — Die Stadt Kiel aber glich einem Hexenkessel! Auf allen Straßen Matrosen und Bürger, Werftarbeiter und Soldaten. Achtzigtausend Mann waren damals in Kiel vereinigt. Durch die Straßen zogen Patrouillen der Marineinfanterie. Vor dem geschlossenen Gewerkschaftshaus war ein beängstigendes Drängen und Stauen. Revolutionäre Lieder wurden gesungen. Politische Hetzer hielten an jeder Straßenecke Reden. Die Machtprobe zwischen Regierungstreuen und Revoltierenden konnte in jedem Augenblick eintreten.

Da trat der geheimnisvolle Führer dieser Matrosenmeutereien offen auf den Plan. Der Torpedoheizer Artelt rief die Masse der Matrosen und Werftarbeiter zu einem gemeinsamen Marsch nach dem Exerzierplatz auf. Ihm war es recht, daß die Geschwaderführung das Gewerkschaftshaus verboten hatte, so konnte er vor den großen Massen endlich seine revolutionären Ideen entwickeln, seine Rolle als Vorbereiter der Weltrevolution spielen. — Und der Torpedoheizer Artelt sprach. Er peitschte das Repertoir internationaler Phrasen in die Massen hinein, unterstützt von weiteren Rednern der Unabhängigen Sozialdemokraten. „Unsere Kameraden, unsere verhafteten Brüder müssen befreit werden. Die Haftbefehle sind sofort aufzuheben! Alle Verfahren sind einzustellen!" Die Unabhängige Sozialdemokratie machte diese Forderungen zu ihren eigenen und beschloß die restlose Unterstützung der Meuternden. Als Führer für die weiteren Verhandlungen wurde der Torpedoheizer Artelt bestimmt.

Während so in Kiel die Dinge unaufhaltsam der Katastrophe entgegentrieben, taten die anderen Geschwader wieder ihre Pflicht, wenn auch hier und da eine offene Verdrossenheit und Dienstmüdigkeit sich erneut zeigte. Die Geschwader leisteten Gehorsam! In Brunsbüttel war Ruhe. Wilhelmshaven enthielt sich weiterer Ausschreitungen. Die Schiffe auf Schilligreede schienen fest in der Hand ihrer Kommandanten. Beim vierten Geschwader schien die frühere Ordnung zurückgekehrt zu sein. Es übernahm, den Befehlen der Führung folgend, erneut den schweren Vorpostendienst gegen den Feind. Die Besatzungen schwiegen. Den Offizieren begegneten sie wieder mit dem alten Respekt. Die vor wenigen Tagen noch revoltierenden Heizer taten ihre Pflicht. Und dennoch lag auch über all diesen Schiffen ein unerklärlicher Druck.

Fast in der gleichen Weise wie in Kiel fand sich in diesen Tagen nun auch in Wilhelmshaven ein „revolutionärer Führer". Ehemals sozialdemokratischer Partei- oder Gewerkschaftssekretär, schwang sich der Heizer Bernhard Kuhnt auf zum Vertreter der Interessen der Marine. Er jagte als übler Phrasendrescher und Schwadroneur, so nennt ihn selbst Gustav Noske, der Gunst der Massen und einem unsterblichen Ruhm als Danton von Oldenburg nach. Präsident der Republik Oldenburg, so nannte sich dieser Revolutionsheld. Er machte den denkwürdigen Versuch der Eroberung von Ostfriesland. Um Ostfriesland wollte er, als allmächtiger Herrscher von Oldenburg, seine Republik vergrößern.

Cuxhaven wurde in diesen düstern Tagen der Meuterei und des Aufruhrs zur Geburtsstätte jener berühmt, berüchtigten Volksmarinedivision, die in Berlin ein verhängnisvolles Wesen trieb, und die zu beseitigen unendlich viel gutes deutsches Soldatenblut gekostet hat.

In Kiel selbst stieg mit dem ersten Novembersonntag des Jahres 1918 das Thermometer der Stimmung auf Fieberhitze. Maßnahmen des Gouverneurs von Kiel, des Admirals Souchon, führten zu den ersten schweren blutigen Zusammenstößen. Durch die Straßen von Kiel zogen Patrouillen der ersten Torpedodivision. Am Kieler Bahnhof wurden die ersten Patrouillen entwaffnet. Seeoffiziere, die sich in der Stadt befanden, wurden ebenfalls entwaffnet und teilweise ihrer Rangabzeichen beraubt. Die randalierende Menge war Herr der Straße. Die Lieder der Revolution erklangen aus allen Gassen und Winkeln. Die Schmähungen des deutschen Kaisers mehrten sich. Forderungen nach der Republik wurden durch das Schwingen roter Fahnen unterstrichen. Die Weltrevolution marschierte. In ihrem Gefolge aber die Lüge, Gerüchte, Phrasen und eine wahre Schlammflut von Gemeinheiten.

Das Ergebnis dieses Tages! Dreißig Mann der ersten Torpedodivision liegen tot auf dem Pflaster der Kieler Innenstadt. Ihr Führer, der Leutnant zur See Steinhäuser, wurde von meuternden Matrosen in viehischer Weise ermordet. Die Hetzsaat der Artelt, Kuhnt, Ledebour, Haase, Dittmann ist blutig aufgegangen. Die Bestie ist geweckt und fordert nun unerbittlich ihre Opfer.

Soldatenräte wurden gebildet. Die Offiziere vollkommen ihrer Macht entkleidet. Roheitsakte gemeinster Art wurden von „Überhitzten" begangen. Die Gefangenen wurden überall befreit. Demonstrationen wurden von Demonstrationen abgelöst. In der Stadt Kiel schossen die Matrosen und Werftarbeiter blindwütend in der Luft herum. Ein einziges Chaos entstand. Von Berlin eilten im Wettlauf um die Gunst der Massen die Abgeordneten der beiden Linksparteien herbei. Dem Mehrheits-Sozialdemokraten Gustav Noske gelang es, einigermaßen Ordnung in dieses wüste Durcheinander zu bringen. Auf allen Schiffen in Kiel wurde die deutsche Kriegsflagge niedergeholt. Die rote Fahne der Weltrevolution ging überall hoch. Achtzigtausend Mann meuterten in Kiel!

Im Dock zu Kiel liegt das Linienschiff „König". Als einziges Schiff zeigt es noch immer die deutsche Kriegsflagge. Das konnten die Helden der

Straße nicht ungestraft hingehen lassen. Die Flagge mußte sinken. Und die Kriegsflagge sank auch auf „König". Mit ihr allerdings die sie verteidigenden Offiziere.

So mag hier stehen der Bericht des Kapitäns z. S. Weniger über diese Tat der Meuterer von Kiel:

»„König" lag seit Sonnabend, dem 2. November, im Schwimmdock 7, das Schiff war nicht mehr fahr- und kriegsbereit. Die Torpedomunition war abgegeben. Am Sonntag wegen der erwarteten Unruhen kein Stadturlaub, am Montag desgleichen. Geschwaderchef schiffte sich daher gegen 5 Uhr nachmittags auf „Bayern" ein, um mit den anderen Schiffen einen Hafen aufzusuchen, in dem beurlaubt werden konnte.

Am Montag gegen 3 Uhr nachmittags kam der Fernspruch des Gouverneurs, „Um Blutvergießen zu vermeiden ... usw." offen an; ich hielt ihn für falsch, er wurde auf Anfrage aber bestätigt und mitgeteilt, daß er irrtümlicherweise für „König" abgegeben sei. Gegen 7 Uhr ließ ich wegen Beurlaubungen bei Station anfragen. Antwort: „Lage ruhig, aber nur vereinzelt Offiziere, Deckoffiziere und Unteroffiziere beurlauben, da Grenze schwer zu ziehen. Bei Abendmusterung wurde dies der Besatzung durch Divisionsoffiziere bekanntgegeben. Lage war gegen 8 Uhr jedenfalls nicht mehr ruhig. Eine Ordonnanz, die Befehle abholen sollte, konnte jedenfalls nicht mehr zur Station durchkommen, da die Zugangsstraßen von bewaffneten Leuten der W.-D. und T.-D. besetzt. Der Besatzung des Schiffes wurde es auch sehr bald klar, daß Lage an Land nicht ruhig war. Verschiedentlich versuchten Trupps von 20 und 40 Mann sich zu entfernen. Vom ersten Trupp kamen 2, vom nächsten 5 bis 10 Mann durch. Es gelang mir und den Offizieren, die anderen durch Zureden und Ermahnungen zurückzuhalten. Gegen 9 Uhr setzte der Generalstreik der Werftarbeiter ein; damit war die Möglichkeit, das Dock zu senken, nicht mehr vorhanden. Nach 11 Uhr kamen zwei Untersuchungsgefangene an Bord und meldeten, daß das Arresthaus in der Feldstraße gestürmt und sie befreit seien. Dies war das Signal, zwei an Bord befindliche Arrestanten zu befreien. Wiederergreifen erschien mir in der Nacht zu schwer durchführbar; ich ließ es daher dabei bewenden.

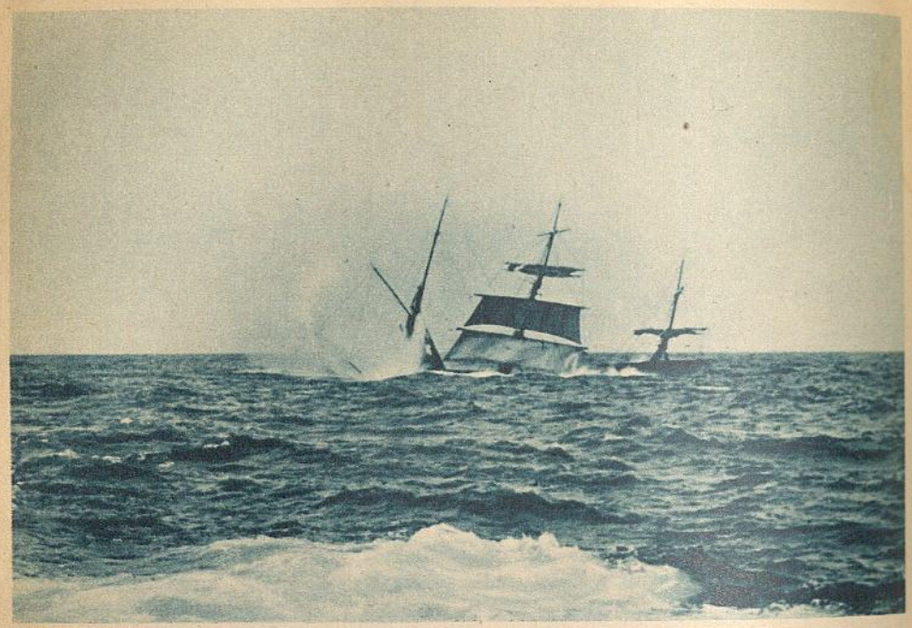
Im Laufe der Mittelwache trafen immer mehr Meldungen ein, daß der Soldatenrat die Stadt und Werft beherrsche. Ankommende Armeetruppen seien entwaffnet und zurückgeschickt worden. Es kamen ferner Drohungen an die Besatzung, „auch mitzumachen, endlich Schluß zu machen, sonst

würde es dem Schiff schlecht gehen, zwei U-Boote das Dock sprengen usw." und eine Aufforderung an mich, die Besatzung freizugeben. Am Morgen meldete mir der erste Offizier, daß ein kleiner Teil der Besatzung blau anzöge, der größere Teil aber den befohlenen Arbeitsanzug. Gegen 7 Uhr 30 heißten Schiffe und Fahrzeuge die rote Flagge. Ich ließ sofort durch den Adjutanten die Kriegsflagge setzen; soweit ich erkennen konnte, war „König" das einzige Schiff mit der Kriegsflagge. Unter diesen Umständen hatte ein Widerstand, auch wenn die ganze Besatzung mitgemacht hätte, keine Aussicht auf Erfolg. Außer 100 Gewehren und 30 Pistolen standen nur die beiden 8,8 cm zur Verfügung, und diese auch nur beschränkt. Ich entschloß mich daher, Flagge mit Offizieren zu verteidigen und die Besatzung ganz freizugeben. Ich wollte ihr das sagen oder sagen lassen, als mir der I. Offizier meldete, daß der Befehl: „Divisionsweise angetreten!", nicht ausgeführt würde. Es wäre wohl noch möglich gewesen, den Befehl durchzudrücken unter Heranziehung aller Vorgesetzten und wenn das Antreten unter Deck befohlen wäre. Ich verzichtete aber darauf und ließ pfeifen: „Wer an Land gehen will, kann an Land gehen!" Soweit ich beobachtet habe, ist zunächst nur von etwa 100 Mann von dieser Erlaubnis Gebrauch gemacht worden. Nach 8 Uhr kamen Vertreter des Soldatenrates und erteilten mir den Befehl, die rote Flagge zu heißen; als ich mich weigerte, sagte er, dann würde das Heißen der Flagge gegen Mittag erzwungen werden. Bald danach sah ich, wie Leute des Schiffes, die an Land gegangen waren, zurückkamen. Ich ging ihnen auf Deck entgegen und sagte ihnen: „ich wollte sie nicht mehr an Bord haben, sie sollten an Land bleiben." Antwort: „An Land würden sie durch das Tor nicht durchgelassen, sie sollten sich Waffen holen." Ich: „Sie sollten doch nicht solche Angst haben, sie könnten dann ja auf der Werft ausbiegen und dort warten, an Bord ginge bald Schießerei los." Antwort: „Das nützte ihnen nichts, sie würden doch totgeschossen." Da in den Gesichtszügen hauptsächlich Angst zu lesen war, und da ich fest überzeugt war, daß die Leute der Besatzung nicht auf die Offiziere und mich schießen würden, gab ich ihnen die Erlaubnis, Waffen zu holen und sagte es dem wachhabenden Offizier und dem I. Offizier; dann ließ ich die Deckoffiziere kommen, erklärte ihnen die Lage, stellte ihnen ihr Verhalten anheim, legte ihnen nahe, sich am Kampfe nicht zu beteiligen. Ich befahl auch, daß die Seekadetten dabei unten bleiben sollten.

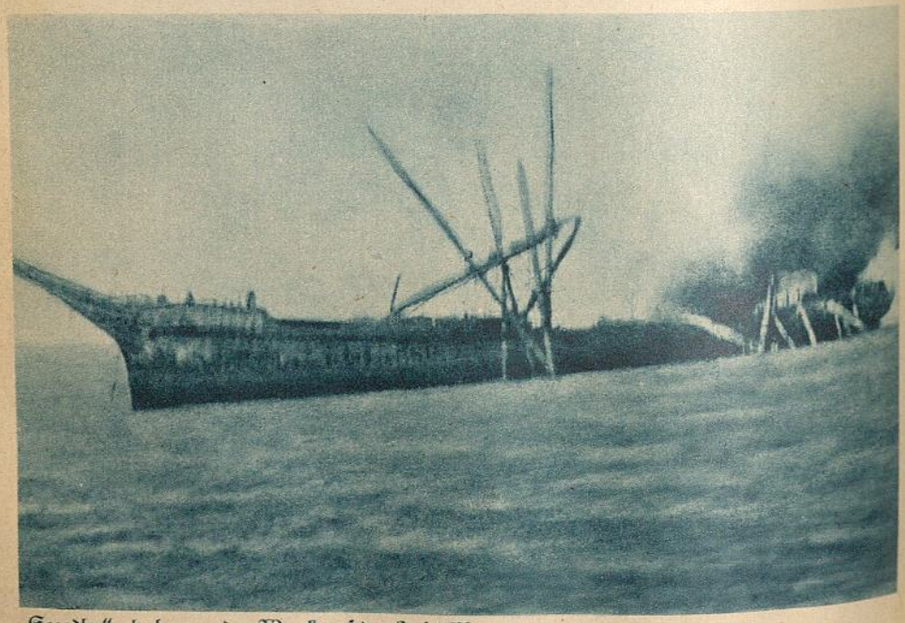
Nach dem Weggang des Vertreters des Soldatenrates hatte ich angeord-

Hilfskreuzer „Seeadler"

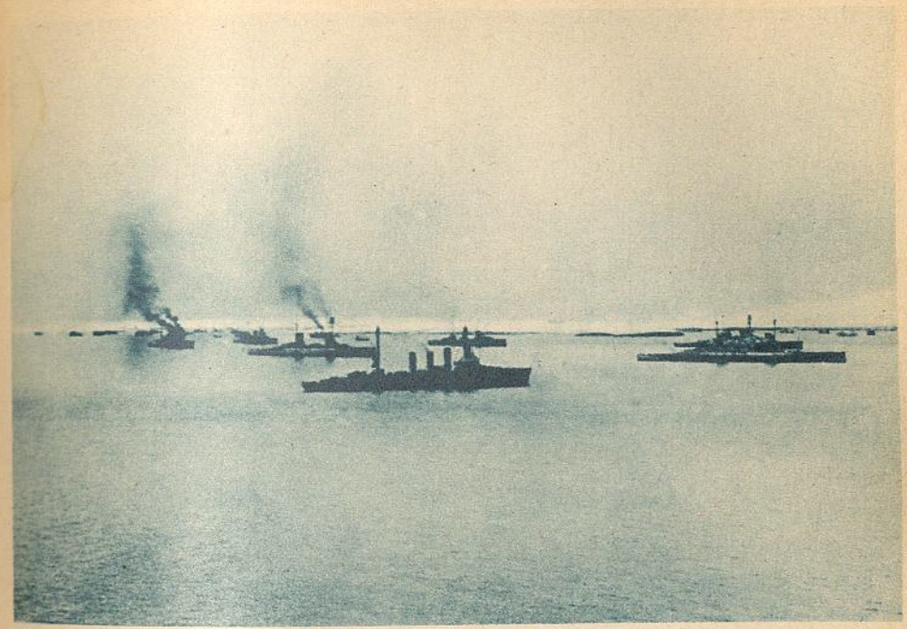
Verkappte Deckmannschaft „Seeadler" beim Durchbruch durch die englische Bewachungslinie



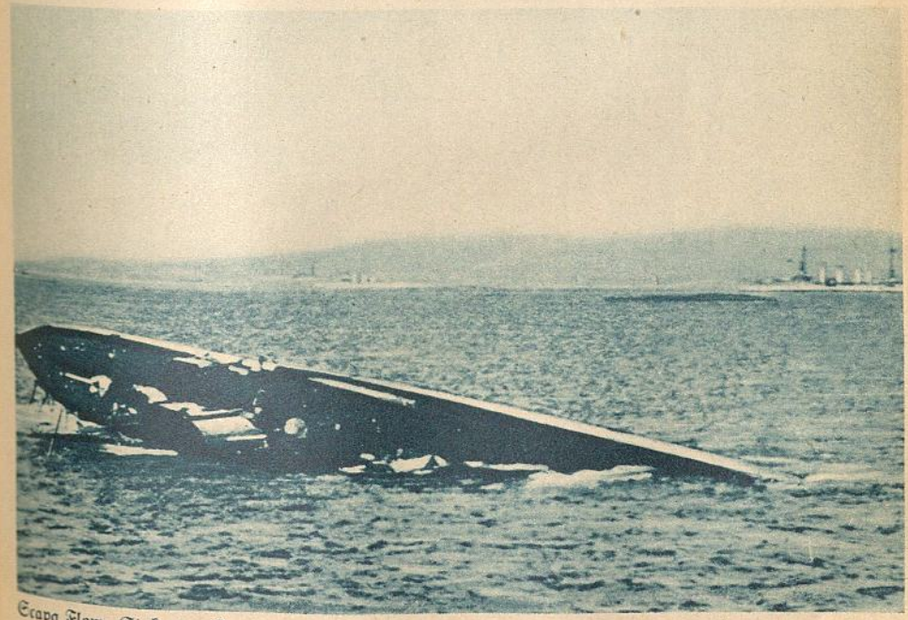
Sinkender Segler



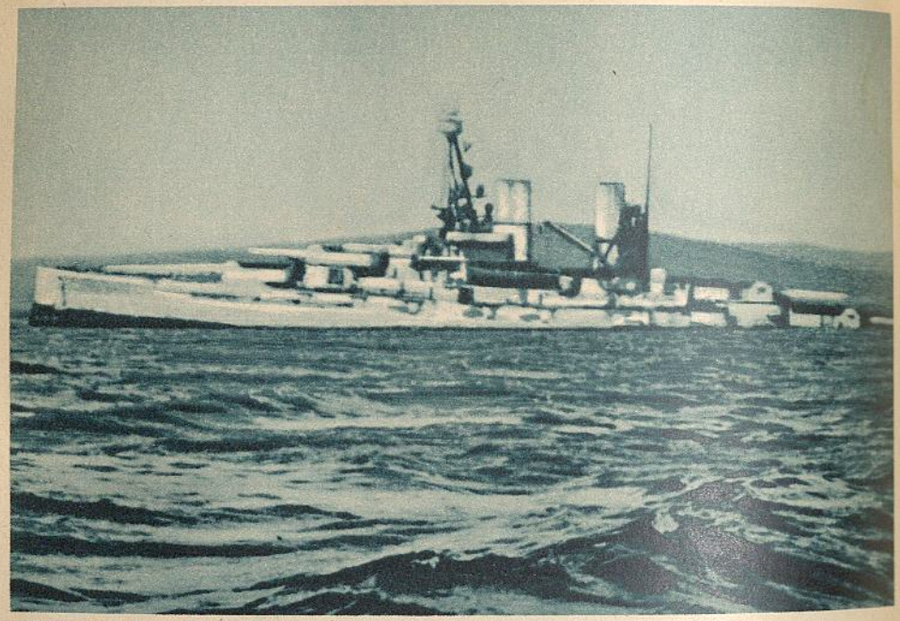
„Seeadler" als brennendes Wrack auf der Insel Mopelia



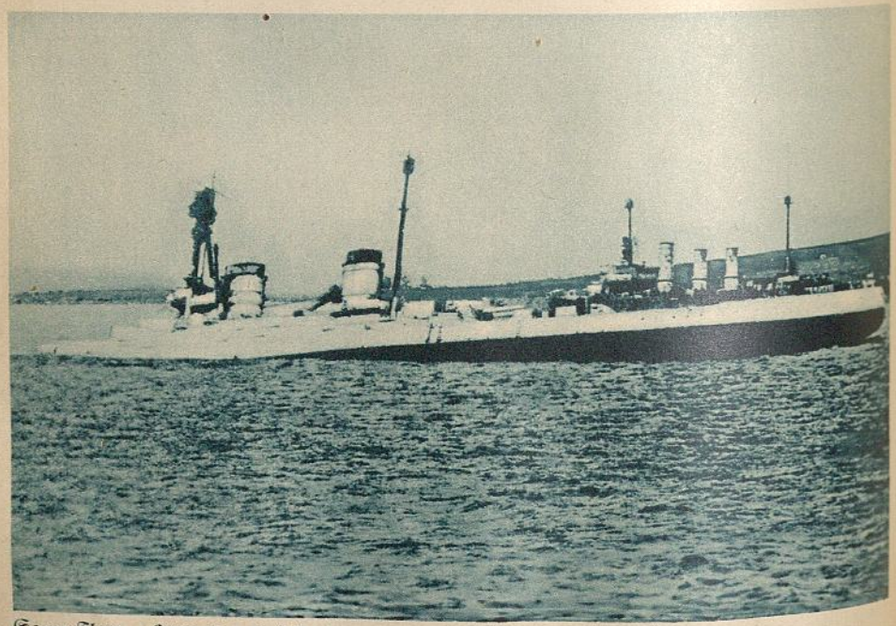
Teile der deutschen Flotte während der Internierung in Scapa Flow



Scapa Flow. Sinkendes Torpedoboot



„Bayern“ sinkt in Scapa Flow



Scapa Flow. „Hindenburg“ sinkend

net, daß die Seeoffiziere der Kriegswache an Deck bleiben sollten, und einen an die Flagge geschickt, um Überrumpelungen vorzubeugen. Den Kampf erwartete ich erst gegen 11 Uhr. Ich ging aber jetzt herauf auf das Aufbaudeck, um mir die örtlichen Verhältnisse anzusehen. Leutnant zur See Zenker, den ich zur Flagge geschickt hatte, stand auf dem Luftschacht hinter dem achteren Kommandostand, ich stellte mich neben ihn. Kurz vor oder kurz nach meiner Ankunft fing das Schießen auf uns an, zunächst nur von der Stadtseite, später auch von der Werftseite. Vom Dock und vom Schiff ist meines Wissens nicht geschossen worden. Leutnant zur See Zenker wurde sehr bald getroffen, er fiel hin mit dem Ruf: „Ich habe meine Pflicht getan!“ Ich beugte mich zu ihm herunter und rief ihm zu: „Ja, Sie haben Ihre Pflicht sehr gut getan!“ Einige Offiziere waren mir auf das Aufbaudeck gefolgt; ich rief ihnen zu, sie möchten Leutnant zur See Zenker heruntertragen. Ich glaube, Korvettenkapitän Junkermann und Kapitänleutnant Walther haben es getan. Auf dem Aufbaudeck habe ferner noch gesehen Kapitänleutnant Fengler, zeitweise I. Offizier und Leutnant zur See Kahnt; es mögen aber noch andere oben gewesen sein. Nachdem Leutnant zur See Zenker weggetragen war, erhielt ich gleichzeitig zwei Treffer (rechte Schulter und rechter Oberschenkel); ich fiel hin, und da es mir nicht gleich gelang, mich auf dem Luftschacht wieder aufzurichten, ließ ich mich auf das Aufbaudeck heruntergleiten. Dort kam ich zum Stehen und konnte auch gut gehen. Die Schulterwunde machte sich durch starkes Bluten bemerkbar. Ich ging neben dem Kommandostand an Steuerbord auf und ab und erhielt noch eine Wunde im Rücken, die mich aber nicht weiter störte. Als ich einmal mit dem weiter vorn stehenden Offizier sprach, hörte ich ein „Hurra“ an Land. Ich drehte mich um und sah, wie ein Obermatrose des Schiffes dabei war, die Flagge niederzuholen. Ich schrie ihn an: „Weg da!“ und holte meine Pistole heraus. Er ließ die Flaggleine los, sprang, anstatt wegzulaufen, auf mich zu mit dem Ruf: „Kameraden, helft mit!“ Ich schoß (vier oder fünf Schüsse sind gefallen, wie ich nachher feststellte), er fiel und rollte den Luftschacht herunter, mir zu Füßen. Soweit ich erkennen konnte, war er sofort tot. Etwas später ist der I. Offizier verwundet worden. Ich ging nachher nach Backbord herüber und erhielt nach einiger Zeit den Schuß durch den Kopf. Ich war zunächst ohnmächtig, wahrscheinlich aber nur kurze Zeit. Ich erinnere mich, mit dem Kopf auf etwas sehr Hartem gelegen zu haben, was es war, habe ich nicht erkannt — das Sehen fiel

mir sehr schwer —, dann ferner eine starke Blutung gespürt und den Drang gehabt, diese Blutung zu verstopfen; wo die Blutung war, habe ich auch nicht erkannt, dann irgendwo gesessen zu haben und schließlich den Ober-Assistenz-Arzt d. R. Dr. Kiel gesehen zu haben, der mich wahrnahm und verband. Ich hatte erst geglaubt, von Offizieren heruntergeführt worden zu sein; diese waren aber noch mit dem Wegschaffen vom I. Offizier beschäftigt und nicht oben, wie ich nachher gehört habe. Ich bin also jedenfalls allein von dem Aufbaudeck bis nach achtern zur Treppe nach der Kajüte gegangen. Ich hatte die Absicht gehabt, solange ich konnte, bei der Flagge auszuharren; als das klare Bewußtsein nicht mehr vorhanden war, ist der Selbsterhaltungstrieb mächtiger gewesen und hat mich die Flagge und meine Absicht vergessen lassen.

Ich bin am Vormittag noch in einem offenen Motorwagen nach dem Lazarett Wik gebracht worden, der Soldatenrat hatte dem Chefarzt gesagt, sie legten Wert darauf, daß die verwundeten Offiziere gut, ferner sie, wie sonst behandelt würden. Der I. Offizier ist leider an demselben Tage noch, Leutnant zur See Zenker einige Tage später gestorben.

gez.: Weniger.«

Der Soldatenrat regierte in Kiel, er regierte auf allen Schiffen der Flotte, er regierte in Cuxhaven und Wilhelmshaven. Achtzigtausend Matrosen meuterten in Kiel. Ihr Sieg war vollkommen. Alle Macht ging von ihnen aus. Ihr Führer in Kiel, der Reichstagsabgeordnete Gustav Noske, versuchte Schlimmstes zu verhindern und die meuternde Soldateska einigermaßen im Zaum zu halten, zur Vernunft zu bringen.

Die deutsche Seekriegsflagge ist gesunken. An ihrer Stelle wehen die roten Fetzen der Weltrevolution. Der Krieg geht mit dem Abschluß des Waffenstillstandes zu Ende. Die Weltapostelschaft des Herrn aus Washington nimmt ihren Aufgang. In der Marine begann der offene Aufstand im Vertrauen auf die Wahrheit der Völkerbeglückungsideen, in der Armee setzte sich dieser Aufstand fort. Die Front im Westen zwar kämpfte bis zur letzten Stunde, marschierte, hungerte und kämpfte. Über Deutschland kam mit der vollzogenen Wehrlosmachung die Schmach. Auch die meuternden Matrosen wurden stiller und stiller. Sie erlebten es sogar, daß in Kiel einlaufende englische Kriegsschiffe vor ihrem Idol, dem roten Revolutionsfetzen, nicht den geringsten Respekt hatten, sondern mit harten Worten seine Entfernung forderten.

Oh, hättet ihr uns Freibeuter, hättet ihr die U-Bootfahrer, die Ritter der Tiefe, hättet ihr die Auslandsdeutschen gefragt, die Jahre in englischen, französischen Gefangenenlagern gesessen haben, von uns hättet ihr die Wahrheit über Völkerverbrüderung, Bruderhand, Bruderkuß hören können. Wir haben sie erlebt! Allerdings in einer etwas anderen Form, als sie von euch erträumt wurden!

*

Ich ging in meinem Vaterland umher und fand überall dieselben Zeichen der Auflösung. Die Menschen blieben mir fremd. Wir sprachen zweierlei Sprachen. Wir verstanden uns nicht mehr. Aus der Marine wurde ich verabschiedet. Man brauchte den Freibeuter, den Kaperfahrer nicht mehr. Eine tiefe Niedergeschlagenheit überkam mich. Da suchte ich nach Menschen oder nach einer rettenden Tat, die mir den Glauben wiedergeben konnten an mein Vaterland, die mir die Überzeugung zurückschenken konnten, daß unser Tun, daß unsere Fahrten, daß das Sterben ungezählter Deutscher nicht umsonst gewesen ist, daß Deutschland sich zwar selbst aufgegeben hat, daß aber Männer leben, die die Verpflichtung, die darin liegt, überhaupt Deutscher zu sein, niemals vergessen können und ihr ganzes Tun nur nach dem Kompaß der Ehre richten. Ich fragte wieder und das Schicksal gab mir Antwort.

„Scapa Flow"

Neunzehnhundertachtzehn! — Kiel! — Wilhelmshaven! — Stationen der tiefsten deutschen Erniedrigung, Stationen der Unwahrhaftigkeit und menschlichen Kleinheit! Feigheit triumphierte und Niedertracht feierte Orgien. Ein Spuk nahm dort seinen Ausgang, jagte mit höllischer Geschwindigkeit über das Reich und stürzte die ganze Nation in ein unermeßliches Unglück. Der deutschen Marine aber brannten die Heldentaten der Meuterer ein glühendes Schandmal auf. Sollte die deutsche Marine nicht ewig mit diesem Kainszeichen behaftet bleiben, so mußte eine einzige große Tat geschehen!

Und diese Tat blieb nicht aus!

Diese Tat heißt „Scapa Flow". Admiral von Reuter heißt der Wiederhersteller der deutschen Flottenehre!

... Kiel! Wilhelmshaven! Die deutsche Flotte meutert! Die hungernde

Heimat ist im tiefsten Grunde aufgewühlt von politischen Agitatoren. Die Westfront, diese Front aus Willen, Blut und Stahl, wird von fürchterlichen Krisen erschüttert. Ludendorff wurde verabschiedet. So war früher auch Tirpitz verabschiedet worden! Der deutsche Soldat aber kämpfte verzweifelt an allen Fronten gegen eine Übermacht von unvorstellbarer Größe. Die Verbände sind dezimiert, sind ausgebrannt zu Schlacke. Divisionen haben Kompagniestärke. Aber diese Divisionen kämpfen und marschieren, marschieren, kämpfen und hungern. Das Leid und die Qualen sind ohne Namen. Die Haltung des deutschen Soldaten aber gerade in diesen Tagen, da die Vollendung des großen Dramas beginnt, ist über jedes Lob hinaus erhaben. Zehntausend Soldaten deutschen Blutes kostete jeder Tag vor dem Abschluß des Waffenstillstandes die deutsche Westarmee. Die Oberste Heeresleitung konnte die Last nicht mehr tragen und beschließt von sich aus, dem unsinnig gewordenen Blutvergießen ein Ende zu machen. Sie fordert von den feindlichen Mächten Waffenruhe!

Noch donnern in allen Stellungen die deutschen Geschütze, noch rattern jedem Angreifer die Maschinengewehrgarben entgegen, noch wird von der kämpfenden Front jede feindliche Angriffswelle mit einem Hagel von Handgranaten empfangen, da verlassen am 7. November die Bevollmächtigten des Großen Hauptquartiers Spa. Waffenstillstandsverhandlungen, das ist ihre Aufgabe. Beendigung des Krieges. — Vorbereitung des Friedens.

„Reisen Sie mit Gott und versuchen Sie das Beste für unser Vaterland herauszuholen ..."

Das sind die letzten Worte des Feldmarschalls an die Abgesandten. Daß die Ehre der kämpfenden Armee und Marine in den zu erwartenden schweren Verhandlungen gewahrt werden würde, dafür leisteten die abgesandten Militärs, der General v. Winterfeldt und der Kapitän zur See v. Vanselow, jede Bürgschaft. Und die Ehre der Armee wurde gewahrt trotz der Unerbittlichkeit der Verhandlungsgegner, trotz der liebedienerischen Nachgiebigkeit des Führers der deutschen Abordnung, des ewig geschäftigen Staatssekretärs Matthias Erzberger.

Kapitän v. Vanselow gedachte immer und immer der letzten Worte des Feldmarschalls und der Instruktionen, die ihm seine unmittelbaren militärischen Vorgesetzten mit auf den Weg gegeben hatten und behielt schon aus diesem Grunde bei den Verhandlungen, der geschlossenen Front der Verhandlungsgegner gegenüber, die eisigste Ruhe. Er kämpft gegen die englischen Bevollmächtigten Admiral Wemyß und Hope vor allen Dingen um die Lösung des Problemes der Internierung der deutschen Hochseeflotte.

„Also in neutralen Häfen? Dürfen wir bei den Neutralen anfragen?"

Diese Frage ist den sich hinter vorgetäuschter Ruhe verbergenden Engländern sichtlich unangenehm. Admiral Wemyß schweigt. Hope antwortet nach übermäßig langem Besinnen:

„Nein, wir fragen an!"

Hope fühlte unter dem unerbittlich stählernen Blick des Gegners selbst, daß er in diesem Besinnen, in diesem kurzen folgenden Satz dem Deutschen seine Gedankengänge bis in ihre letzten Folgerungen verraten hatte. Kapitän v. Vanselow schäumt innerlich. Es ist ihm schwer, seine innere Erregung zu verbergen und mit einem leichten Lächeln sogar in wundervoll scharfer Parade den selbstsicheren Herren von der Themse zu entgegnen:

„Sie haben doch unsere Flotte nicht besiegt, Sie können sie also doch nicht internieren wollen!"

Zwischen Admiral Wemyß und Hope werden Blicke, die Ratlosigkeit und Verlegenheit aufzeigen, gewechselt. Als lendenlahme Entgegnung kommt mit Sturheit ausgesprochen abermals die Antwort:

„Wir fragen die Neutralen!"

Hat das alte, meerbeherrschende England die Neutralen befragt? — Oh, ja! Old-England hielt sein Wort und richtete an Spanien eine Anfrage wegen der Internierung der deutschen Flotte. Spanien verstand diese Anfrage selbstverständlich auch so, wie sie von Old-England verstanden werden wollte! Spanien mußte ablehnen. Im übrigen ist jedem einigermaßen geographisch geschulten Menschen sowieso bekannt, daß die vorhandenen spanischen Häfen als Internierungshäfen nicht in Frage kommen konnten. Nur Old-England wußte das selbstverständlich nicht!

Kapitän v. Vanselow aber ließ sich von den Admiralen der „Grand Fleet" nicht täuschen. Er kannte ihre Gedanken. Er wußte zu genau, daß Englands Wunsch und Ziel darin bestand, die unbesiegte deutsche Flotte sicher und für alle Zeit in die Hand zu bekommen. Und die Herren Wemyß und Hope sahen sich erkannt. Sie ahnten, daß ihre, allerdings schlechte Maskierung ihnen nichts nützen würde. Sie wußten, daß dieser deutsche Kapitän an die Spiegelfechterei mit der Internierung der deutschen Flotte in neutralen Häfen niemals glauben werde. Von diesem deutschen Kapitän war unter allen Umständen mehr an Widerstand zu erwarten, als von dem Führer der deutschen

Waffenstillstandskommission, jenem kleinen, verlegen lächelnden, aber immer geschäftigen Zivilisten.

Kapitän v. Vanselow bricht urplötzlich im verhandelnden Gespräch vor und fragt mit ruhigen Worten, aber stahlhartem Blick, der den Engländern keine Rückzugsmöglichkeit läßt, wie weit sie es mit ihrer soldatischen Ehre vereinbaren könnten, den General Lettow-Vorbeck und die afrikanische Schutztruppe internieren zu wollen, obwohl diese seit nunmehr vier Jahren kämpfte und bisher von den Engländern vollständig unbesiegt ist.

Admiral Wemyß und Hope werden nervöser, unruhiger. Des Admirals Finger trommeln hart auf der Tischplatte. Beide aber vergessen, wenngleich v. Vanselow eine ihrer verwundbarsten Stellen getroffen hat, nicht einen Augenblick, daß sie Engländer sind. Sie beherrschen ihre Erregung und — schweigen! —

Die Stunden verrinnen. Die Verhandlungen stocken. Die Deutschen leiden duldend unaussprechliche Qualen der Ungewißheit. Fern in der Heimat aber erfüllt sich das traurige Schicksal des geliebten Vaterlandes. Während die Waffenstillstandskommission getreu der Mahnung des Feldmarschalls um die Ehre der Nation mit unerbittlichen Gegnern ringt, sind hinter der deutschen Front, sind in Deutschland Maulwürfe am Werk. Die Ebert, Scheidemann, Rathenau, Dittmann, Breitscheid vollenden eilfertig ihr Werk der Verhetzung und Zerstörung. Die deutsche Front, die trotz allem noch immer heldenhaft steht, wird aus der Etappe, aus der Heimat zum Einsturz gebracht.

Im Walde von Compiègne erfüllte sich indessen das militärische Schicksal des deutschen Volkes, nicht zumindest beeinflußt von der Meuterei der Heimat.

Die letzte Sitzung der deutschen Waffenstillstandskommission mit den Vertretern der Feindmächte nimmt, um 2 Uhr 15 Minuten nachts beginnend, jenen bekannten dramatischen Verlauf, der einen Aufeinanderprall der Meinungen in unerhörter Schärfe brachte. Kapitän v. Vanselow erreichte, die Interessen der Marine vertretend und, soweit es sich um das Schicksal der noch immer kämpfenden Schutztruppe von Ostafrika handelte, ein Beigeben der Herren Engländer. Mit schlecht verhehlter Enttäuschung und Wut willigen sie in die berühmte Abänderung des Artikels 17 der Waffenstillstandsbedingungen. Nicht mehr „bedingungslose Übergabe aller deutschen in Ostafrika noch kämpfenden Truppen innerhalb einer Frist von einem Monat" wird gefordert, sondern „Räumung von Ostafrika durch

alle deutschen Truppen in einer Frist, die von den Allierten geregelt wird". Admiral Wemyß und Hope sahen für England den heißersehnten Triumph über Lettow-Vorbeck und seine Heldenschar verloren.

Kapitän v. Vanselow glaubte eine Schwächeperiode der englischen Verhandlungspartner gekommen und hämmerte in neuem Angriff in die nächtliche Stille die Worte hinein:

„Ich hoffe, daß die deutschen Schiffe nicht in alliierten, sondern in neutralen Häfen interniert werden. Ich erinnere daran, daß die deutsche Flotte nicht im Kampfe besiegt worden ist. Deshalb erwarte ich, daß Sie den Weg finden, der die Internierung in neutralem Gebiet möglich macht!"

Admiral Wemyß, der von dem deutschen Kapitän im Verlaufe der Verhandlungen nicht zu überzeugen war von der Tatsache, daß Deutschland niemals über die Zahl von dreihundert Unterseebooten verfügt habe und deshalb dreihundert Unterseeboote, wie es die Herren von der Themse verlangten, niemals abliefern könne, sitzt steif aufgerichtet in seinem Stuhl. Er schweigt abermals. Sein Blick ist nur scheinbar auf diesen widerspenstigen Deutschen gerichtet. In Wirklichkeit geht er weit über ihn hinaus. Erinnerungen bitterster Natur überkommen den Engländer. Mit noch nicht einmal dreihundert Unterseebooten hat Deutschland dem meerbeherrschenden England die Stirn geboten, ihm Stein um Stein aus seiner Krone gebrochen, seine Allmacht systematisch vor den Augen der ganzen Welt zum Einsturz gebracht. Unfaßbar für den Admiral, daß die englische Admiralität die deutsche Unterseebootwaffe rein zahlenmäßig so ungeheuerlich überschätzt haben sollte. — Was wollte dieser Deutsche eigentlich? — Wollte er ihn erneut belehren und ihm zeigen, daß man in England den Grundsatz, daß es „nicht Schiffe allein sind, die kämpfen, sondern Männer" zugunsten von Material und Kampfmaschine vergessen hat. Wollte der Deutsche die Überraschung ganz auskosten, die in der Tatsache liegt, daß es der Geist der deutschen Flotte immer wieder verstanden hat, die materielle Unterlegenheit vollkommen auszugleichen?

Kapitän v. Vanselow läßt Admiral Wemyß nicht mehr aus den Augen. Aber Admiral Wemyß schweigt auch auf diese stumme, aber um so eindringlichere Forderung nach einer bindenden Zusicherung über das weitere Schicksal der deutschen Kriegsflotte. — v. Vanselow lächelt trotz des ungeheuren Ernstes der Situation ein klein wenig. Er kennt die Gedankengänge dieses kühl scheinenden Engländers.

Dieser englische Admiral hat keine glückliche Hand bei den Verhandlungen in diesen späten Nachtstunden. Die Deutschen stoßen immer erneut vor. Diesmal in der Frage der Aufhebung der Blockade. Sie betonen, daß Deutschland, wenn dort nicht Katastrophen größten Ausmaßes eintreten sollen, unbedingt Versorgung aus Übersee haben müsse. Wemyß hat seine Überlegenheit scheinbar zurückgewonnen, denn jetzt verhandelt man nicht mehr über Schiffe, sondern über die Neufüllung der deutschen Fleischtöpfe. Die Gefahr, vollkommen in seinen Absichten erkannt zu werden, erscheint für ihn gebannt. Er antwortet lächelnd:

„Es gibt eine Kommission, die die Verpflegung vorbereitet. Deutschland kann da angeschlossen werden!"

Kapitän v. Vanselow: „Dürfen deutsche Schiffe sich an den Fahrten beteiligen, ohne der Gefahr ausgesetzt zu werden, gekapert zu werden?"

Wemyß mit eisiger Ruhe und Ablehnung: „Es ist beabsichtigt, die deutschen Schiffe in den bestehenden Pool für die Gesamtversorgung der Welt mit Lebensmitteln hereinzunehmen."

Und nun greift zur allgemeinen Überraschung ein anderes Mitglied der deutschen Abordnung in diese Verhandlung ein. „Dabei bleiben doch die Schiffe Deutschlands Eigentum?" — So fragt der Gesandte Graf Oberndorff. — Die deutsche Abordnung wartet vergeblich auf eine Antwort von den Briten. Admiral Wemyß schweigt. Hope schweigt. Ein beredteres Schweigen hat es im Verlaufe der ganzen Verhandlungen nicht gegeben.

Es ist aber noch immer nicht genug der Belastungen für Englands Ansehen und Unnahbarkeit. Der Artikel 32 der Waffenstillstandsbedingungen gibt erneut Veranlassung zu scharfen Worten und Kontroversen.

„Die deutsche Regierung gibt offiziell allen neutralen Regierungen bekannt, daß alle Einschränkungen, welche dem Handelsverkehr ihrer Schiffe mit den alliierten und assoziierten Mächten auferlegt waren..., sofort aufgehoben werden!"

Mit offener Schärfe nimmt Kapitän v. Vanselow auch diese Gelegenheit zum Kampf war: „Die Erklärung an die Neutralen wird gegeben werden. Aber warum machen nicht die Alliierten die entsprechenden Notifizierungen, um auch den Weg nach Deutschland freizugeben?"

Der Deutsche denkt an seine hungernde Heimat, denkt an das Ernährungselend in den deutschen Großstädten, denkt an die zukünftige Versorgung der zurückflutenden deutschen Armee. Jeder Deutsche hätte in diesem

Augenblick nichts anderes denken können, als das namenlose Elend der darbenden, leidenden Nation. Also auch Graf Oberndorf. Er wendet sich unmittelbar unter Umgehung der Dolmetscher an die Briten:

„Ich finde das nicht fair!"

Und nun sind die Engländer endlich getroffen. In ungeheurer Erregung springen sie halb von ihren Stühlen auf. Die Erregung greift auf die Franzosen über. Der Marschall Foch erklärt scharf, daß die Herren sich der Dolmetscher zu bedienen hätten. Nach dieser Mahnung tritt zunächst eisige Stille ein. Alle fühlen, die Fäden sind bis zum Zerreißen gespannt. Admiral Wemyß kämpft vergeblich die Erregung in sich nieder. Seine Stimme zittert, als er den Deutschen, die ruhig auf ihren Plätzen sitzengeblieben sind, das folgende Wort entgegenschleudert:

„Nicht fair? — Sie haben auch wahllos unsere Schiffe versenkt!"

Auf die Deutschen macht der Ausbruch keinen erschütternden Eindruck mehr. Wenn ihre Lage auch mehr oder weniger hoffnungslos ist, so bestehen sie dennoch auf ihrer Forderung, daß in all diesen Maßnahmen volle Gegenseitigkeit zu wahren sei. — Gegen die Stunde der Morgendämmerung findet diese letzte, traurige, dramatische Sitzung der Waffenstillstandskommissionen ihren Abschluß.

Die Deutschen haben unterschrieben!

Der Krieg ist mit Beginn der elften Vormittagsstunde, französischer Zeit, zu Ende.

Die deutsche Tragödie aber nimmt ihren Fortgang!

*

Ich saß zu jener Zeit in englischen Zuchthäusern und Internierungslagern. Nur bruchstückweise erreichten mich Nachrichten aus Deutschland. Erschütternd war für mich nach meiner Rückkehr die ganze Wahrheit.

*

In Kiel und Wilhelmshaven meuterte die unbesiegte deutsche Flotte. Die Heimat, angeregt durch dieses Beispiel, geführt von internationalen Hetzern, geführt von Matrosen, meuterte. In Kiel, in Berlin, in Dresden, in München schossen Deutsche auf Deutsche. — Zur selben Stunde setzen die deutschen Abgeordneten ihre Unterschriften unter das Waffenstillstandsabkommen. Sie stehen auf verlorenem Posten. Ihr Ziel konnte es nur sein, Schlimmeres zu verhüten. — Unterschrieben ist und Gültigkeit hat also der Artikel 23

des Abkommens, besiegelt damit das Schicksal der deutschen Hochseestreitkräfte.

Kapitän v. Vanselows Augen sind trübe, die Falten um seinen Mund werden schärfer, sein Gesicht bleibt verschlossen, wie immer in diesen Tagen, als man diesen Artikel 23 verliest. Er sieht die triumphierenden Blicke der Briten und muß schweigen. Es gibt keinen anderen Weg.

„Die Kriegsschiffe der deutschen Hochseeflotte, welche die Alliierten und Vereinigten Staaten bezeichnen, werden sofort abgerüstet und alsdann in neutralen Häfen oder in deren Ermangelung in Häfen der alliierten Mächte interniert. Die Häfen werden von den Alliierten und Vereinigten Staaten bezeichnet werden. Sie bleiben dort unter der Bewachung der Alliierten und Vereinigten Staaten, es werden nur Wachkommandos an Bord gelassen.

Die Bezeichnung der Alliierten erstreckt sich auf:

6 Panzerkreuzer,
10 Linienschiffe,
8 kleine Kreuzer (davon 2 Minenleger),
50 Zerstörer der neuesten Typen.

Alle zur Internierung bezeichneten Schiffe müssen bereit sein, die deutschen Häfen sieben Tage nach der Unterzeichnung des Waffenstillstandsvertrages zu verlassen. Die Reiseroute wird ihnen durch Funkspruch vorgeschrieben."

Der deutschen Hochseeflotte, unbesiegt auf allen Meeren, wurde damit, aus unbändigem Haß, für immer das Rückgrat gebrochen. Deutschlands Seegeltung hat damit praktisch aufgehört zu bestehen. Jeder Widerstand ist dank der Heldentaten der Meuterer von Kiel und Wilhelmshaven vollkommen aussichtslos geworden. Der Gegner hat außerdem für den Fall der Nichterfüllung dieses Artikels des Waffenstillstandsvertrages Repressalien und Sanktionen von weitgehender Schärfe und Bedeutung angedroht. Kapitän v. Vanselow wurde bekannt, daß für diesen Fall die Engländer die Besetzung von Helgoland beschlossen haben. Als Sieger wollten sie den Fuß auf diese Insel, dieses deutsche Kleinod setzen. War das erst einmal geschehen, dann mußte es mit dem Teufel zugehen, wenn die Herren der englischen Admiralität nicht auch den Sprung in die deutschen Flußmündungen gewagt hätten. Ihre Besetzung war dann nur noch ein Kinderspiel, eine Nachmittagsspazierfahrt. Man konnte doch dann endlich einmal diese verdammten Deutschen in ihren Schlupfwinkeln und Löchern aufsuchen.

Jeder Widerstand gegen den Willen und gegen die unzweifelhafte Vernichtungsabsicht der Sieger ist aussichtslos. Die Auslieferung der Flotte konnte nicht verhindert werden. Ihre Versenkung in den heimatlichen Gewässern ist technisch fast unmöglich. Dem deutschen Volke würden außerdem durch diese Versenkung neue, untragbare Opfer auferlegt werden. Zu allen Zeiten hat England den Besiegten gegenüber das System der Steigerung seiner Forderungen virtuos beherrscht und angewandt. Es unterliegt für Kapitän v. Vanselow keinem Zweifel, daß dieses System auch Deutschland gegenüber mit aller Rücksichtslosigkeit zur Anwendung, bereits im damaligen Zeitpunkt, gekommen sein würde. Er mußte schweigen und unterzeichnen. Der Artikel 23 bekam seine Rechtsgültigkeit.

Für alle Zeiten soll hier festgestellt werden, daß England, daß seine Vertreter in der Waffenstillstandskommission, Wemyß und Hope, mit allem Vorbedacht dem Artikel 23 seine Fassung gegeben haben und gegen die Proteste der deutschen Kommission, besonders aber des Kapitäns v. Vanselow, durchzusetzen wußten. England wahrte die Form in der Internierungsfrage durch eine entsprechende Anfrage bei der spanischen Regierung. Diese Anfrage konnte von Spanien nur mit der Ablehnung beantwortet werden. Die übrigen Neutralen, etwa die nordischen Staaten, fragte man überhaupt nicht erst. Dort veranstaltete man notfalls eine Demonstration der englischen Macht und ihrer Mittel. Die Wirkung genügte vollkommen, um jede Bereitwilligkeit im Keime zu ersticken. Die deutsche Hochseeflotte mußte also in englischen Häfen festgelegt werden; vernichtet mußte dieses wertvolle Instrument der deutschen Seekriegführung werden! Erst dann glaubte Old-England seine immerhin doch ziemlich ramponierte Seeherrschaft wieder gesichert zu haben. — Berlin? — Die deutsche Regierung? — Ein Faktor, über den die Herren an der Themse zur Tagesordnung übergehen. Proteste freilich wird man mit freundlichem Lächeln zu den Akten zu nehmen wissen. — „Der Sieger hat nichts zu befürchten!" — Deutschlands Selbstzerfleischung, seine Wehrlosigkeit, sein politischer und militärischer Selbstmord sind vollkommen.

In Berlin, in den Städten und Garnisonen des Reiches, also auch auf allen Marinestationen herrschen die Soldatenräte. Sie spielen mit allerlei Brimborium einmal die großen Herren. — Sie herrschten! — Sie schossen in der Welt umher und gefährdeten Mensch und Tier! — Aber sie herrschten! Die Abrüstung der Flotte sollte mit dem 10. November beginnen. Der

Artikel 23 des Waffenstillstandsvertrages steht wie eine Drohung da. Trotz roter Binden, trotz martialischer Gesten, trotz allen Maulaufreißens können die erzmaterialistischen Gernegroße diese Abrüstung nicht in die Wege leiten. Der deutsche Seeoffizier, bereits abgetan und verfemt, wird wieder nötig! Man muß ihn zurückholen, soweit er sich nicht selbst wieder zur Verfügung stellt. Schon die Verteilung der einzelnen Schiffe auf die verschiedenen Stationen der Nord- und Ostsee ging ohne sein Wissen und Können, ohne seine Führung nicht ab. Und der deutsche Seeoffizier kam. Er stellte alle persönlichen Bedenken zurück, ging, wenn auch mit bitteren Gefühlen, über Kränkungen und Verletzungen seines Ehrgefühls hinweg, dachte allein auch in diesem Augenblick nur an das Schicksal der Nation. Nur von ihr und Deutschland gilt es Schwerstes abzuwenden. Es ist beschämend genug, daß die Flottenleitung in diesen ernstesten Stunden die Zeit vergeuden muß mit endlosen Verhandlungen mit dem sogenannten 21er Ausschuß in Wilhelmshaven. Aber sie muß wenigstens zu einem Abkommen gelangen, daß den Offizieren die seemännische Führung der Schiffe sichert. In Stunden größten weltgeschichtlichen Geschehens müssen, um die Eitelkeit roter Meuterer zu befriedigen, von der Flottenleitung Kompetenzfragen verhandelt werden!

Immerhin gehen auch diese zeitraubenden Narreteien vorbei. Die Abrüstung der deutschen Hochseestreitkräfte in den deutschen Häfen beginnt. Nur höchst mangelhaft und ohne jede Sorgfalt wird sie von den Besatzungen und von dem zur Verfügung stehenden Personal durchgeführt. Es war schöner, in der Straße zu demonstrieren und in Schankwirtschaften über Völkerverbrüderung zu diskutieren, als durch ernste, sachliche Arbeit dem deutschen Volke unersetzliche Werte zu erhalten. Immerhin schreitet das traurige Abrüstungsgeschäft fort. Mittenhinein aber platzt, wie eine Bombe, die Nachricht: „Die abzurüstenden Schiffe sind nach einem englischen Hafen zu überführen!“ Schonend fügt man hinzu: „Zur Überprüfung der Abrüstung!“ — Kapitän v. Vanselow hat also recht behalten mit seinen Vermutungen. Schwiegen in den Waffenstillstandsverhandlungen die Herren Wemyß und Hope auf die Fragen des deutschen Vertreters, so sprach jetzt die englische Admiralität die Gedanken ihrer Vertreter in Befehlsform aus. — Die deutsche Regierung protestiert! — Der Chef der Flotte protestiert! — England lächelt und „nimmt diese Proteste zu den Akten“. „Der Sieger hat nichts zu befürchten!“ — Die Befehle nehmen konkretere Formen an. „Die Schiffe sind nach dem Firth of Forth zu überführen!“ „Die Schiffe

sind durch Offiziere unter der verantwortlichen Führung eines Admirals zu überführen!“ Echt England! Mit Meuterern lehnt man jeden Verkehr ab. Der deutsche Offizier muß das Totengräbergeschäft besorgen. Kapitän v. Vanselow hatte den Herren Wemyß und Hope gegenüber von der unbesiegten deutschen Flotte gesprochen und damit ihre verwundbarsten Stellen getroffen. Das konnte England nicht vergessen. Die Vergeltung sieht nun so aus: „Die Überführung ist von deutschen Offizieren unter der verantwortlichen Leitung eines deutschen Admirals durchzuführen!“

Der deutsche Seeoffizier erkennt sehr wohl die Absichten Englands, aber er beißt abermals die Zähne zusammen, denn das Wohl der Heimat, die Zukunft der deutschen Nation, fordern dieses äußerste der Opfer. Alle persönlichen Bedenken haben zu verstummen und schweigend muß die härteste Pflicht erfüllt werden.

Vizeadmiral v. Reuter gibt der deutschen Nation ein leuchtendes Beispiel von selbstlosester Opferbereitschaft. Er entscheidet sich, die verantwortliche Führung zu übernehmen. An seinem Beispiel entscheiden sich die Offiziere, folgen ihm auf seinem Wege und bleiben auf ihren Posten. Am Ende dieses Weges aber sollte die Wiederherstellung der Ehre der deutschen Marine Wirklichkeit werden. Daß die deutsche Hochseeflotte nicht unbesiegt in Feindeshand fällt, das ist dem Entschluß Reuters zu verdanken.

Am 19. November 1918, am Vormittag.

Auf Schilligreede sammeln sich die Einheiten des „Überführungsverbandes“. So heißt von nun an die deutsche Hochseeflotte. Nur der Kreuzer „Dresden“ und das Linienschiff „König“ fehlen. Die Sonne strahlt unglaublich warm über der Nordsee. Ein unendlicher Spiegel fast, so ruht sie. Es ist fast windstill. Die See atmet unmerklich. Die deutsche Kriegsflagge weht nur leise. Um die zweite Nachmittagsstunde setzt sich die deutsche Kriegsflotte in Marsch. Die deutschen Soldatenräte verlangten in fast unbegreiflicher Sturheit von Admiral v. Reuter: „Die Fahrt nach dem Firth of Forth hat unter wehender, roter Flagge zu erfolgen. Unter dem Symbol der siegreichen deutschen Revolution wollen wir den Engländern entgegendampfen.“ Sie bedenken nicht, daß nach ungeschriebenen Gesetzen die rote Flagge die Flagge der Piraten ist. Sie bedenken nicht, daß die englischen Schiffe sofort auf Schiffe, die unter diesem Zeichen fahren, das Feuer eröffnen werden. Ihre Augen werden starr und starrer, ihr Maul geht weit und weiter auf, als ihnen das erläutert wird. Ihr revolutionärer Mut aber saust mit

vielen Knoten Geschwindigkeit in die verlängerte Rückseite. Also bleibt es nach vielen Worten bei der Hissung der allerdings durch diese „Helden" tausendfältig geschändeten, ruhmreichen Kriegsflagge. Schließlich ist ja auch diesen roten Herrschaften zu allen Zeiten das Hemd näher gewesen als der Rock. Schließlich lebt es sich unter der alten Kriegsflagge besser, als es sich unter dem neumodischen, roten Fetzen stirbt. Englische Granaten und die grauen Fluten der Nordsee können unerbittlich sein.

Alle Offiziere des „Überführungsverbandes" sind in der eindringlichsten Weise von Vizeadmiral v. Reuter unterrichtet worden über Zweck und Sinn dieser traurigen Fahrt, sie sind in Kenntnis gesetzt worden von der englischen Drohung der Besetzung von Helgoland. Als darum die Schiffe, die Panzerkreuzer an der Spitze, gefolgt vom IV. und III. Geschwader, denen wieder die kleinen Kreuzer und die Torpedoboote, diese Windhunde des Meeres, folgen, Helgoland passieren, da stehen die Offizier auf den Brücken und schauen mit harten Gesichtern zur leuchtenden Insel hinüber. In ihrem Herzen ist die Gewißheit: Helgoland wird deutsch bleiben! Für die Erhaltung der Insel bringen sie dieses Opfer. Das Bewußtsein dieses Opferganges wird überstrahlt von der unglaublichen Schönheit des Bildes, das die Augen in sich trinken. Wie ein Juwel ruht die Insel in der Lichtflut der untergehenden, herbstlichen Sonne. Und diese Lichtflut dringt in die Herzen deutscher Seeleute. Sie wird die Düsternis langer Tage und Wochen überstrahlen. Und mag in den kommenden Zeiten die Dunkelheit die deutschen Seelen fast erdrücken wollen, der Gedanke an die leuchtende, gerettete Insel in der sinkenden Spätherbstsonne bleibt Sieger. Helgoland blieb deutsch! Dank denen, die das Opfer dafür auf sich nahmen!

Von der englischen Admiralität ist das Einlaufen der deutschen Hochseestreitkräfte für den 21. November 1918 angesetzt worden. Trotz aller Hindernisse, trotz des tragischen Geschehnisses der Nacht vom 19. auf 20. November, in der das deutsche Torpedoboot „V 30" auf eine Mine läuft und sinkt, trotz des Ausfalles des Kreuzers „Köln" infolge vollständig leckgewordener Kondensatoren, trifft der „Überführungsverband" in der achten Morgenstunde, bereit zum Einlaufen in den Firth of Forth, auf die ersten englischen Seestreitkräfte. Sie setzen sich an die Spitze des Verbandes, umgeben ihn von allen Seiten und folgen seinen letzten Einheiten. Alle englischen Schiffe sind gefechtsklar! Ihre Führung traut den Deutschen nicht! Sie glauben noch nicht an die Wehrlosigkeit dieser Riesen. Donnernde Hurras

dröhnen von allen englischen Schiffen zu den Helden von der Doggerbank und vom Skagerrak hinüber. Billige Lorbeeren. Wohlfeile Begeisterung! Die deutschen Offiziere und ein großer Teil der Mannschaften behalten dieselben harten, klaren Gesichter, die sie seit Coronel, seit Doggerbank und Skagerrak haben, nur noch undurchdringlicher geworden seit den Tagen des deutschen Niederbruches. Das Schicksal gräbt unauslöschliche Runen in empfängliche Seelen. „Unbesiegt!" „Entwaffnet!" „Abgerüstet!" Und dennoch gefürchtet! Coronel und Skagerrak werden uns, werden den Deutschen von England niemals vergessen werden. Englische Seegeltung, die Vormachtstellung in der Beherrschung der Meere, der Traum von der Unbesiegbarkeit der englischen Flotte erhielten dort entscheidende Schlagseite!

Als in den Waffenstillstandsverhandlungen Wemyß und Hope schwiegen, dachten sie an diesen Triumph: die gefürchtete, verfluchte deutsche Flotte entwaffnet in einem englischen Hafen. Ganz England aber verschlang die Schlagzeilen seiner Presse, verschlang die Schilderungen von dem Einlaufen der deutschen Schiffe. Jetzt hatte man doch endlich diesen Germans bewiesen, wer die wirklichen Herren der Erde sind.

Der englische Flottenchef aber schenkte der englischen Öffentlichkeit den höchsten Triumph! Nach Erfüllung einer Reihe von Formalitäten, nach dem Ankern der deutschen Schiffe, erließ er folgenden Funkspruch: „Die deutsche Flagge ist um 3.57 nachmittags niederzuholen und darf ohne Erlaubnis nicht wieder gehißt werden!"

Wie ist euch nun, ihr Herren roten Soldatenräte? Wie ist euch, ihr Weltbeglücker? Nehmen die Engländer von euch Notiz? Kümmern sie sich um euch bei der Überprüfung der Abrüstung der Schiffe? Wie fühlt ihr Herren Meuterer euch, da euch nun die Engländer bei euren schüchternen Anbiederungsversuchen die kalte Schulter zeigen? — Belämmert! — Wo sind die Bruderhände, die sich euch über alle Ozeane entgegenstrecken? — Und ihr habt dennoch nichts daraus gelernt!

Und Kapitän v. Vanselow behielt recht zum anderen Male. Bei den Waffenstillstandsverhandlungen, in kluger Voraussicht die Gedanken der englischen Abgesandten erratend, forderte er von Wemyß und Hope die festen Zusicherungen, daß bei einer Internierung, soweit überhaupt davon gesprochen werden könne, selbstverständlich nur eine Internierung in neutralen Häfen erfolgen könne! Wemyß und Hope haben damals geschwiegen, haben jede feste, verbindliche Zusicherung verweigert. Die englische

Politik spricht nun, nachdem die deutsche Flotte in der Mausefalle sitzt, um so lauter! Aber sie spricht nicht mehr von einer Internierung in neutralen Häfen. Die Fahrt nach dem Firth of Forth ist nach ihrer Meinung nur die erste Etappe auf dem Wege zur vollkommenen Übergabe — lies: Wegnahme — der deutschen Flotte.

In die grauen Nebeltage des Aufenthaltes der deutschen Flotte in dem Firth of Forth platzt plötzlich der Befehl der englischen Admiralität: „Die deutschen Schiffe sind nach Scapa Flow zu überführen!" —

Scapa Flow! Stille Bucht, von Felsen eingerahmt, von sieben größeren und kleineren Orkneyinseln umschlossen. Scapa Flow, Bucht der Einsamkeit, der Düsternis und Traurigkeit. Scapa Flow, Bucht der melancholischen Lieder aus Fischerhäusern, Bucht der Verlassenheit und Sehnsucht.

In Scapa Flow liegt nun die deutsche Flotte, das stolzeste Instrument der deutschen Seekriegsführung gefangen. Admiral Wemyß' Schweigen verhüllte im Walde von Compiègne diese gewollte und herbeigesehnte Wirklichkeit. Gegen Treu und Glauben, gegen den Sinn der Waffenstillstandsbedingungen, in aller Stille fast und dennoch vor den Augen der ganzen Welt wurde aus dem „Überführungsverband" der deutschen Flotte nach dem Firth of Forth der „Internierungsverband Scapa Flow"!

Nun, ihr Herren Soldatenräte und Meuterer, wie gefällt euch das? Hier helfen keine Worte mehr und keine papierenen Proteste der Ebert-Noske-Scheidemann-Regierung. Dafür gibt es in England nur noch ein Lächeln und leere Papierkörbe oder Aktendeckel. — „Der Sieger hat nichts zu fürchten!" — Der Sieger aber geht nunmehr seinen Weg unbeirrt und folgerichtig weiter.

Die Deutschen sollen fühlen, daß sie nichts anderes als Gefangene sind! Völkerrecht? Völkerbrauch? So hysterisch können nur Novemberhelden fragen! England geht darüber hinweg mit einem Achselzucken. Das Martyrium beginnt! — Der Verkehr der einzelnen deutschen Schiffe untereinander wird streng verboten. Selbstverständlich wird ebenso scharf jeder Verkehr zwischen deutschen und englischen Seeleuten verboten, soweit von einem solchen Verkehr bei der ablehnenden Haltung der englischen Marineleute überhaupt gesprochen werden konnte. Nun, ihr Herren deutschen Meuterer und Revolutionäre, haben eure Abgötter euch nicht einmal das Märchen von wehenden roten Flaggen auf englischen Kriegsschiffen erzählt? Wie ist das nun mit der Brüderlichkeit? Aber gemach, wenn euch das Himüber-

Vizeadmiral von Reuter

General-Admiral Raeder

tragen eurer Völkerbeglückungsideen und eurer Menschlichkeitsideale in das englische Lager nicht gelingt, warum solltet ihr dann nicht wenigstens in der eignen Mannschaft eure Daseinsberechtigung durch erneute und verstärkte Hetzereien beweisen?

Der englischen Admiralität werden durch ein ausgezeichnetes Nachrichtensystem alle Vorgänge in dem deutschen „Internierungsverband" bekannt. Sie erfährt besonders auch die Stänkereien und Hetzereien radikaler Elemente innerhalb der Schiffsbesatzungen. Das andauernd gespannte Verhältnis zwischen Offizieren und radikalen Elementen bleibt der Admiralität und ihren Nachrichtenorganen nicht verborgen. Diese Hetzereien und Stänkereien der Radikalen, die als deren Folgeerscheinungen eintretenden Disziplinlosigkeiten, offenen Aufruhrversuche und Meutereien, konnten für den „Internierungsverband" und das Besitzrecht an den deutschen Schiffen zu einer sich dauernd steigernden Gefahr werden. Die englische Admiralität lag jedenfalls auf der Lauer. Sie sah die Spannungen zwischen Offizieren und meuternden Mannschaften nicht ungern! Auch darin folgte sie einem bewährten, oldenglischen Rezept: „Aufrechterhaltung der Gegensätze bei den anderen. Auf diese Weise automatische Schwächung ihrer Position und Stärkung der eigenen!" — Nicht sonderlich fair, aber in der Anwendungsmöglichkeit außerordentlich vielseitig, interessant und im Endzweck erfolgreich.

Vizeadmiral v. Reuter sah als Kommandant des „Internierungsverbandes" und als Wahrer der deutschen Besitzrechte die Entwicklung der Dinge innerhalb des Verbandes mit dauernd wachsender Sorge. Es bedurfte seiner ganzen weisen Zurückhaltung und einer geschickten Regie, um die Engländer dennoch über Umfang und Charakter der Meutereien zu täuschen, in Ungewißheit zu halten. Er sah das deutsche Besitzrecht an den Schiffen in Gefahr. Sein und seiner Offiziere taktvolles Verhalten den Besatzungen gegenüber, verdient höchstes Lob und uneingeschränkte Anerkennung.

Von den radikalen Elementen in den Besatzungen wurde diese Zurückhaltung vollkommen falsch verstanden. Als Schwäche wird gedeutet, was im Grunde genommen nur Rücksichtnahme auf deutsche Ehre und die Sauberkeit des deutschen Namens ist. Was dem Kommandanten Sorge ist, das gefährdete Besitzrecht, das ist diesen Maulhelden vollkommen gleichgültig. Sie bedenken die Gefahr, die sie über die deutschen Einheiten heraufbeschwören, überhaupt nicht. Immerhin zeigte sich aber nunmehr bereits immer schärfer, daß ein großer Teil der Besatzungen von diesem überlauten Trei-

ben nichts wissen will. Offene Meutereien und Disziplinlosigkeiten, nach einer gewaltsam erzwungenen Ausgabe von größeren Mengen Alkohol, auf dem Flaggschiff des Kommandanten, führten zu schwersten Konflikten zwischen den Meuterern und dem marinetreuen Teil der Besatzung. Es ist für diesen Teil der Besatzungen, die ein anständiges, auf gegenseitiger Achtung basierendes Verhältnis zu dem Kommandanten und seinen Offizieren anstreben, ein tiefbeschämender Anblick, als die Meuterer durch einen gefechtsklaren englischen Zerstörer, der längsseits des Admiralschiffes geht, zur Vernunft gebracht werden müssen. Von diesem Tage an hat allerdings die sogenannte „Rote Garde" an Bord des Flaggschiffes ausgespielt.

Vizeadmiral v. Reuter sieht sich vor folgenschwere Entschlüsse gestellt. Er wechselt sein Flaggschiff. Bezeichnend für die Gründe, die ihn dazu veranlaßten, ist das von ihm an die Besatzungen aller Einheiten erlassene Rundschreiben:

„Über den Wechsel des Flaggschiffes sind mancherlei Gerüchte im Umlauf. Zur Aufklärung bringe ich folgendes zur Kenntnis: ein Teil der Besatzung des ‚Friedrich der Große' trat mir seit langer Zeit nicht mit dem Anstand entgegen, den ich billigerweise auch bei bescheidenen Ansprüchen verlangen konnte und mußte. Es wurde mir hier und da bewußt ungezogen entgegengetreten. Dadurch wurde mir der Aufenthalt an Bord verleidet; alle Vorstellungen dem Schiff gegenüber blieben erfolglos.

Ich habe nach langem Zögern deshalb am 25. März das Schiff verlassen, um meine Flagge auf einem anderen Schiff zu setzen, von dessen Besatzung ich mir ein würdigeres Verhalten versprechen konnte ..."

Vom 25. März 1919 an weht die Flagge des Kommandeurs des „Internierungsverbandes" auf dem Kreuzer „Emden". Mannschaften und Offiziere dieses Schiffes stehen in einmütiger Geschlossenheit hinter ihrem Kommandanten. Neben dem Kreuzer „Emden" hat sich eine ganze Anzahl anderer Schiffe bereit erklärt, als Flaggschiff zu dienen.

Die Wogen der revolutionären Bewegung innerhalb des Verbandes ebbten aber keineswegs ab. Sie erhalten oft genug neuen, verstärkten Antrieb durch Nachrichten aus der Heimat. Nachrichten, die von Straßenkämpfen sprechen, von Machtkämpfen zwischen den Parteien und Verbänden; sie erhalten verstärkten Antrieb durch Elemente, die, kommunistisch verseucht, aus der Heimat als Ablösung zum Verband stoßen. Dazu kommt der dauernde Kampf gegen die Eitelkeit und Unwissenheit des Soldatenrates, gegen Zu-

ständigkeit und Nichtzuständigkeit. Die Geschäfte der Verbandsführung werden immer schwieriger. Vor allen Dingen kann die Stellung der „Internierungsverbandsführung" den Engländern kaum noch verborgen gehalten werden. Die englische Admiralität aber wartet ganz offentsichtlich nur auf entscheidende Vorkommnisse, um durch überraschende Besetzung die Schiffe ganz in englischen Besitz zu bringen.

In all diesen düsteren Tagen mit ihrer Einsamkeit, besonders aber in den langen Nächten, die manchmal von einer zauberhaften Schönheit sind, leuchtet stärker als das Nordlicht die Hoffnung in der Verbandsführung, durch Intaktthaltung des Verbandes, durch die Sicherung einer dauernden Fahrbereitschaft, vielleicht auch durch entsprechende Vorstöße des Marinemitgliedes der deutschen Friedenskommission, aus der Mausefalle von Scapa Flow wieder herauszukommen.

Das deutsche Marinemitglied der Friedenskommission kämpfte indessen wirklich einen verzweifelten Kampf um die Rückgabe der deutschen Hochseestreitkräfte. Aber dieser Kampf blieb erfolglos. Er mußte erfolglos bleiben, genau wie es der Kampf des Grafen Brockdorff-Rantzau bleiben mußte. Die deutsche Regierung stand unter dem Einfluß des Biedermannes Matthias Erzberger. „Nur nachgebe, meine Herre, nachgebe isch des einzige, was uns noch helfe kann!" Und die Entente erreichte gegen den Widerstand aller Einsichtigen, gegen die Auflehnung eines Kommodore Heinrich, gegen den Widerspruch des Grafen Brockdorff-Rantzau, mit Hilfe dieser Erzbergerschen Nachgiebigkeit mehr, viel mehr, als sie jemals erwartet hatte.

Die Hoffnung auf einen Erfolg der deutschen Friedenskommission schwindet mehr und mehr. Das Schicksal des „Internierungsverbandes" wird von Tag zu Tag dunkler, ungewisser! Vizeadmiral v. Reuter gerät in schwere Gewissenskonflikte. Von der Heimat fast ohne alle Nachrichten, die eindeutig hätten Aufklärungen geben können, durch eine erneute, in sehr scharfer Form von der englischen Admiralität eingegangene Aufforderung auf Verringerung der Besatzungsstärken und den damit verbundenen Wegfall der bis dahin schon mühsam aufrechterhaltenen Fahrbereitschaft stutzig gemacht, wächst in dem Admiral in einsamen Tag- und Nachtstunden der Gedanke an eine Versenkung der Flotte empor. Rücksprachen in vorsichtigster Form mit dem Stabschef des Verbandes und mit einigen anderen Kommandeuren bestätigen in dem Admiral die Gewißheit das, was bisher nur Vermutung gewesen ist: in den Herzen und Hirnen der anderen Führer hat

der Gedanke, die deutsche Flotte in dem Augenblick zu versenken, in dem die Sicherung ihres Besitzes für das Vaterland, für Deutschland, nicht mehr möglich ist, längst Wurzel geschlagen. Diese Gewißheit läßt den Admiral aufatmen. Er kennt nun seinen Weg!

Die englische Admiralität ist ganz offensichtlich für eine endgültige Wegnahme der deutschen Schiffe bestrebt, für eine Besetzung so günstige Bedingungen als nur irgend möglich zu schaffen. Deshalb die angestrebten, dauernden Besatzungsverringerungen! — Englische Politik sieht weiter und handelt weitsichtiger. Im Augenblick des Friedensschlusses, der natürlich auch über das Schicksal der deutschen Schiffe entscheiden mußte, will die englische Politik gemeinsam mit der Admiralität unter allen Umständen auch eine Verteilung der einzelnen Schiffe auf eine Anzahl alliierter Häfen verhindern. „Die Schiffe des deutschen ‚Internierungsverbandes' sind leider nicht fahrbereit!" Das wollte lächelnd die englische Admiralität und die Staatsführung als Erklärung für den weiteren Verbleib der deutschen Schiffe in Scapa Flow den Freunden und Feinden in der Welt sagen. Die Welt hätte es glauben müssen und England hätte ebenso lächelnd sich das Besitzrecht an der unbesiegten deutschen Flotte angeeignet. Warum sollte Old-England auch für den Fall zukünftiger Kriege, durch Gratis- und Franko-Lieferung hochwertiger Kampfschiffe sich Gegner ernsten Charakters schaffen oder zumindest die eigene Position nicht unwesentlich schwächen? Die englische Presse begriff alle Winke und sekundierte der Admiralität ausgezeichnet.

Für die Führung des deutschen „Internierungsverbandes" wird die Vermutung, daß England sich die deutsche Flotte nach Friedensschluß aneignen würde, zur Gewißheit. Die deutsche Verbandsführung, ihr Führer, der Vizeadmiral v. Reuter, sieht sich nunmehr folgerichtig gezwungen, in aller Vertraulichkeit, unter größtmöglichster Wahrung des Geheimnisses, entsprechende Gegenmaßnahmen zu treffen. Die Verbandsführung bereitet zunächst geistig die Versenkung in allen Einzelheiten vor. Die Hütung dieses Geheimnisses bringt den Admiral in schwerste innere Konflikte.

Aus denselben Erwägungen, mit fast den gleichen Ideen beseelt wie der Admiral, besessen von dem gleichen Willen wie er, lieber die deutsche Flotte unbesiegt zu versenken, als sie unrühmlich in die Hände der Feinde fallen zu lassen, treten verschiedene Kommandanten des „Internierungsverbandes" an den Admiral mit ganz präzisen Vorschlägen heran. Der Admiral, im

Innersten erschüttert und freudig bewegt von diesem Geschehen, mußte, um das Geheimnis der Vorbereitung der Versenkung strengstens zu wahren, also die beabsichtigte Versenkung durch ein allzu frühes Bekanntwerden der Versenkungsvorbereitungen nicht zu gefährden, diesen Offizieren in größter Selbstverleugnung solche Vorschläge und Ideen streng verbieten. Nur ein einziger Unzuverlässiger brauchte im ganzen Verband zu sein und er konnte das ganze Unternehmen durch Mitteilung an die Gegner zum Scheitern bringen. — Kopfschüttelnd gehen die Offiziere von ihrem Admiral. Sie erkennen die Gründe seiner ablehnenden Haltung nicht. Sie zweifeln gewiß nicht an ihrem Kommandanten, aber sie können auch kein Verständnis und keine Erklärung für seine Haltung aufbringen. Bittere Stunden sind das für den Admiral und für den Chef seines Stabes. Der Admiral wird einsamer! In der selbstgewählten Vereinsamung aber geht er seinen Weg folgerichtig bis an das Ende. Am Ende aber steht die Tat, seine Tat!

In den Besatzungen wird es nachgerade und besonders bei den radikaler veranlagten Teilen zur Manie, offensichtlich aufsässig zu sein. Das geschieht nun nicht etwa aus besonders ausgeprägter revolutionärer Gesinnung heraus. Es ist vielmehr eine Folgeerscheinung der nunmehr bereits Monate währenden Internierung. Auch auf dringendste Vorstellungen durch die Verbandsführung wird durch die entsprechenden englischen Dienststellen jedes An-Land-Gehen für die Besatzungen streng verboten. Die Besatzungen, insbesondere auf den kleineren Schiffen und auf den Torpedobooten, leiden in der Monotonie ihres Lebens unertragbare, seelische Qualen. Der Drang, der Internierung zu entfliehen, aus dieser gottverflucht einsamen Bucht endlich herauszukommen, wird in vielen übermächtig. Aufsässigkeit wird zumeist mit Disziplinarstrafen und mit Heimsendung bei der nächsten Verminderung der Mannschaften geahndet. Der Strafvollzug erfolgte gewöhnlich dann in der Heimat. Aber was kümmerten den Internierungsmüden Strafen disziplinarischen Charakters? Außerdem blieb es doch stets mehr als fraglich, ob in der Heimat, wo alles drunter und drüber zu gehen schien, wo Straßenkämpfe tobten, wo man von Versammlung zu Versammlung, von Demonstration zu Demonstration zog, an einen Strafvollzug überhaupt gedacht wurde. Nur heraus aus dieser gottverlassenen Öde und Einsamkeit!

Wohl wird im „Internierungsverband" schemenhaft bekannt, daß die Friedensdelegationen Tag und Nacht über Krieg oder Frieden verhandeln. Man hört auch, daß der Engel aus dem amerikanischen Himmel, der Heils-

bringer für die Menschheit, Herr Wilson, nach Frankreich gekommen ist. Bestimmtes aber weiß im ganzen „Internierungsverband" kein Mensch zu sagen. Die Post unterliegt strengster englischer Zensur. Jeder andere Verkehr ist mit der Heimat fast gänzlich lahmgelegt. Aus englischen Zeitungen sickern endlich zu Anfang Mai 1919 die Friedensbedingungen der Feindmächte bis in den „Internierungsverband" durch. Am 11. Mai werden sie in allen Einzelheiten durch die englische Presse im Verbandsoffizierkorps und in den Besatzungen bekannt. Die Wirkung ist vernichtend! Selbst die radikalsten roten Wühler werden für einige Tage still und halten sich schweigend abseits. Sie ahnen, welch unabsehbares Unheil ihr Wirken für Heimat und Nation gebracht hat. Ihnen wird langsam bewußt, daß die deutsche Waffenehre, besonders aber die Ehre der deutschen Flotte, in der ganzen Welt kaum noch einen Pfifferling an Wert hat. Jeder Grünling kann auf den Straßen der Feindbundgroßstädte die Nase rümpfen über die dummen Deutschen.

Die Offiziere des „Internierungsverbandes Scapa Flow" kümmern sich um die offensichtliche Katerstimmung der roten Götter und Halbgötter nicht. Für sie gibt es nunmehr nur noch eine einzige Verpflichtung: die Tat! — Das Opfer! — Die Zeit ist reif! — Die Wiederherstellung der durch Verrat und Meuterei besudelten Ehre der deutschen Marine muß gelingen. Niemals dürfen die deutschen Schiffe unrühmlich in die Hände der Feindmächte fallen. Wenn sie schon dem deutschen Vaterland nicht mehr erhalten werden können, dann müssen sie, gemäß dem noch immer bestehenden Befehl, vernichtet werden von eigener Hand, dann müssen sie eben die Fahrt zu Grund antreten. Gefahren, die aus diesen Absichten für Offiziere und Mannschaften des „Internierungsverbandes" erwachsen, dürfen nicht zu seelischen Hemmschuhen werden. Es gibt keine Zeit zu langen Diskussionen!

In kluger Voraussicht, eingedenk der großen Wahrscheinlichkeit, daß man in der Welt, besonders aber auch in der deutschen Heimat, die Tat der Versenkung nicht überall verstehen wird, daß man ihr nicht überall Lob zollen wird, erwägt der Admiral in diesen Tagen vor der Tat das „Für" und „Wider" der beabsichtigten Versenkung der internierten deutschen Hochseestreitkräfte. Er weiß schon heute, daß man ihn auch mit Vorwürfen überhäufen wird. Das aber darf ihn nun nicht mehr beeinflussen! Er wächst zu tragischer Größe und heroischer Seelenhaltung empor. Eine lückenlose Kette nüchterner, sachlicher Erwägungen wird ihm immer mehr zum ehernen Gesetz. Die letzte Konsequenz ist aber immer wieder die gleiche: entweder ruhmlosen Verlust der deutschen unbesiegten Flotte an die Feindmächte, schimpfliche Übergabe oder noch schimpflichere Besetzung durch die Engländer oder aber die aus eigenem freien Entschluß, gemäß dem noch immer bestehenden Befehl, zu vollziehende Versenkung. Selten in der deutschen Geschichte hat das Schicksal Männer vor Entscheidungen von solch ungeheurer Tragweite und Schwere gestellt. Und das Schicksal findet Männer, die bereit sind, seiner Vollendung zu dienen, die, angesichts dieser Entschlüsse, nicht wanken, die bereit sind zu handeln und für ihre Handlungen die ganze und alleinige Verantwortung zu übernehmen; vor sich, vor ihrem Volk, vor der ganzen Welt, vor allen Dingen aber vor ihrem Gott.

Gerade in diesen entscheidungsschweren Tagen bricht auf einem der deutschen Linienschiffe erneut Meuterei los. Betrunkene Radikalisten hissen nachts die rote Fahne, die sie aber dann vor den drohenden englischen Geschützen sofort wieder verschwinden lassen müssen. Immerhin kommt es zu schweren Konflikten! Damit ist dem Admiral willkommene Gelegenheit gegeben, sowohl bei der eigenen Marineleitung wie bei der englischen Admiralität nun selbst eine weitere wesentliche Verminderung der Besatzungsstärke zu beantragen. Sowohl die deutsche Marineleitung, wie besonders aber die englische Admiralität, gehen bereitwilligst auf diese Anregung ein. Die Engländer aus offensichtlichen Gründen! So ging doch endlich die mühsam aufrechterhaltene Fahrbereitschaft der deutschen Schiffe vollständig verloren! Einer Wegnahme stehen auf diese Weise schon wesentlich weniger Schwierigkeiten im Wege. Die Engländer triumphieren und warten nun nur noch auf den äußeren Anlaß, um ihren Wünschen die Verwirklichung zu schaffen.

Das Schicksal der deutschen Hochseestreitkräfte vollzieht sich nunmehr nach einem festgelegten Gesetz. Die Schiffe mit dem Großteil der in die Heimat entlassenen Bewachungsmannschaften verlassen am 17. Juni 1919 die Bucht von Scapa Flow. Mit ihnen die übelsten Rädelsführer bei allen Meutereien. Die gesamten Besatzungen hatten es sich aber nicht nehmen lassen, am 31. Mai noch den Tag von Skagerrak zu feiern. Unter den Augen der Engländer nahmen diese Feiern einen lauten, fast tumultartigen Charakter an. Englische Bewachungsfahrzeuge sahen sich veranlaßt, verschiedentlich einzugreifen. — Der Dunst nimmt die heimwärts fahrenden Schiffe auf. In aller Stille sind, besonders auf den Torpedobooten, bereits die Versenkungsmaßnahmen vorbereitet worden. — Gerüchte schwirren von Bord

zu Bord. Sehr viel Unsinniges wird in den Mannschaftsräumen verbreitet. Die Besatzungen der englischen Bewachungsschiffe aber sprechen schon seit Tagen ganz offen davon, daß die englische Admiralität sofort nach der Unterzeichnung des Präliminarfriedens oder nach seiner Ablehnung durch Deutschland sich in den endgültigen Besitz der deutschen Schiffe setzen werde. Der englische Admiral in Scapa Flow hat später die Katze aus dem Sack gelassen und diese Erzählungen bestätigt. Für Vizeadmiral v. Reuter als dem Chef des „Internierungsverbandes" besteht schon seit Tagen kein Zweifel an der Rechtmäßigkeit seiner Entschlüsse und seines Handelns mehr. — Er handelt! —

Die Befehle für die Versenkung der deutschen Flotte werden in aller Stille bereits ausgefertigt und am 17. Juni den verschiedenen deutschen Einheiten und ihren Kommandanten zugefahren. Diese Befehle selbst sind und bleiben Meisterstücke militärischen Denkens und Tuns. Mitten in die Ausfertigung dieser Befehle kommt, wie ein Geschenk des Himmels, für den Admiral die Nachricht, daß die deutsche November-Regierung die deutsche Flotte als Tausch- und Handelsobjekt mißbraucht und den Feindmächten zum Kauf angeboten hat. Der Admiral schäumt vor Wut und aus tiefstem Schamgefühl heraus. Sein Entschluß aber ist nun nicht mehr allein aus eigenen Erwägungen heraus gerechtfertigt! Als Handelsobjekt die deutsche Flotte zu betrachten, das blieb allein den Novemberlingen vorbehalten. Wohl hielt Herr Scheidemann in Berlin die Rede von der denkwürdigen „verdorrten Hand", aber „deutsche Hände" unterschrieben den Schmachfrieden dennoch nach Ablauf einer von den Feindmächten gnädigst bewilligten Frist von fünf Tagen! Berlin protestierte flammend, aber Berlin fügt sich in das Unvermeidliche; stellte sich auf den „berühmten Boden der Tatsachen" und vergaß dabei die internierte deutsche Hochseeflotte in Scapa Flow, vergaß dabei auch die dem Vizeadmiral v. Reuter gegebenen Versprechungen, für alle Fälle die Rückführung der Flotte in neutrale Häfen oder in die Heimat durchzusetzen.

Im Osten der einsamen Bucht steigt aus dem Meere in majestätischer Schönheit die Mittsommersonne. Ihre Strahlen überfluten den Himmel, das Meer, die einsame Küste und die Orkneyfelsen mit unbeschreiblich herrlicher Fülle. In dem weiten Becken von Scapa Flow liegen die deutschen Kampfschiffe. Die Panzerkreuzer! Die Linienschiffe! Die kleinen Kreuzer! Die Topedoboote! Ein Bild so schön, daß die Worte fehlen, es zu beschreiben. Vizeadmiral v. Reuter und sein Stabschef lassen die Augen in die Runde gehen, und diese Augen umfassen das gewaltige Bild, trinken es in sich hinein, um es in der Seele zu bewahren für alle Zeit und Ewigkeit. Unbesiegte deutsche Flotte, Stolz der deutschen Nation, Meisterwerke der deutschen Schiffsbaukunst, sinkend nun durch die eigene Hand, um nicht ruhmlos in die des Feindes zu fallen. Die Augen werden feucht. Die Seele ist zutiefst erschüttert.

Näher tritt an Vizeadmiral v. Reuter der Chef des Stabes, Fregattenkapitän Oldekop, heran und berichtet, daß die englischen Bewachungsstreitkräfte den Hafen seewärts verlassen. Er berichtet weiter mit rauher Stimme und einer tiefen Falte auf der Stirn, daß die Feindmächte den Ankauf der deutschen Flotte abgelehnt haben, daß nur bedingungslose Auslieferung in Frage komme... Fregattenkäpitän Oldekop spricht weiter, aber der Admiral hörte nur das Wort „bedingungslose Übergabe"! Der ungeheuerliche Schimpf, der damit der unbesiegten deutschen Flotte, der damit den Opfern der deutschen Marine angetan werden soll, wächst erneut vor seinem inneren Auge empor zu erschreckender Größe. Er wendet sich langsam. Hart fällt von seinen Lippen der Befehl:

„Schiffe sofort versenken!"

Nun sind die Würfel gefallen. Das Schicksal geht seiner Vollendung entgegen. Die Tragödie der deutschen Flotte erreicht ihren dramatischen Scheitelpunkt.

Es ist um die Mittagsstunde. Groß steht das brennende Auge am wolkenlosen Himmel. Kein Wind erhebt sich. Von allen Schiffen kommt die Bestätigung des erhaltenen Befehls.

In die Stille und feierliche Größe dieser Stunde dröhnen plötzlich mahnend die Schläge der Schiffsglocke vom „Friedrich der Große". — „Alle Mann aus dem Schiff!" — „Friedrich der Große" beginnt zu sinken. Mit wehender deutscher Kriegsflagge geht er in die Tiefe. Es ist 12 Uhr 16 Minuten. Ihm folgen auf seinem Wege:

12 Uhr 54 Minuten: „König Albert"
1 „ 5 „ „Brummer"
1 „ 10 „ „Moltke"
1 „ 15 „ „Kronprinz Wilhelm"
1 „ 25 „ „Kaiser"
1 „ 30 „ „Prinzregent Luitpold"

1 Uhr 32 Minuten: „Großer Kurfürst"
1 „ 32 „ „Dresden"
1 „ 50 „ „Seydlitz"
1 „ 50 „ „Köln"
2 „ 00 „ „Kaiserin"
2 „ 00 „ „König"
2 „ 15 „ „Von der Tann"
2 „ 30 „ „Bremse"
2 „ 30 „ „Bayern"
2 „ 45 „ „Derfflinger"
2 „ 50 „ „Karlsruhe"
4 „ 45 „ „Markgraf"
5 „ 00 „ „Hindenburg"

Das Linienschiff „Baden" und die kleinen Kreuzer „Emden", „Frankfurt" und „Nürnberg" werden in sinkendem Zustand auf Land geschleppt, ebenso 2 Torpedoboote. 46 Torpedoboote haben bereits den Weg in die Tiefe gefunden. Das Schicksal von 2 Torpedobooten bleibt ungewiß.

Schwer und feierlich klang die Schiffsglocke des „Friedrich der Große". Sie läutete diese Tragödie ein. Schiff auf Schiff ging denselben Weg, sinkt mit wehender deutscher Kriegsflagge. Auf dem kleinen Kreuzer „Emden" steht die Admiralsflagge auf dieser letzten Fahrt. Die deutsche Flotte sinkt in der Bucht von Scapa Flow, aber ihre Ehre, unbesiegt untergegangen zu sein, strahlt hell und leuchtet in reiner Schönheit. Die Tat des Vizeadmirals v. Reuter, seiner Offiziere und Mannschaften hat Kiel, Wilhelmshaven und nicht zuletzt die Meutereien von Scapa Flow ausgelöscht. Offiziere und Mannschaften tun in schweigender Selbstverständlichkeit mit unvergleichlicher Selbstverleugnung ihre bitterste Pflicht. Mit „Hurra!"-Abschiedsgrüßen scheiden sie von ihren Schiffen. Die Größe des Augenblickes hämmert sich in ihre Herzen ein. —

Ehre aber gebührt allen wehrlosen deutschen Seeleuten und Offizieren, die, in dieser Stunde der Entscheidung, den blindwütenden Kugeln wahnsinnig gewordener Engländer zum Opfer fallen. — Durch nichts konnte England seine wahren Absichten so verraten, als durch die ohnmächtige Wut, mit der es dem Untergang der deutschen Flotte zusehen mußte. Im letzten Augenblick, vor der endgültigen und tiefsten Demütigung, die man diesen verfluchten Germans zugedacht hatte, ging der ganze Triumph durch die

Entschlußkraft deutscher Männer mit den untergehenden deutschen Schiffen zu Grunde. — „Der Sieger hat nichts zu fürchten!" — Wehe aber in diesem Falle den Besiegten, wehe den Wehrlosen!

Englische Bewachungsfahrzeuge jagen mit höchsten Geschwindigkeiten auf die deutschen Rettungsboote zu und eröffnen ein wütendes Feuer auf die Besatzungen. Von allen Booten wird die weiße Flagge sichtbar geführt. Das hindert die Herren der Meere nicht in ihrem brutalen Mordgeschäft rücksichtslos fortzufahren. Oh, Old-England hat sich zu allen Zeiten über Kriegsverbrecher aufgeregt und in heuchlerischer Selbstgefälligkeit sich zum Schulmeister und Richter über die Welt aufgeworfen. Wir Kaperfahrer können ein Lied über englische Methoden singen. In Scapa Flow hat sich England des Rechtes begeben, sich zum Richter über deutsche Soldaten und Seeleute aufzuwerfen. Grausamkeiten und Niederträchtigkeiten wurden von englischen Seeleuten an wehrlosen Deutschen begangen, die zu schildern mir die Sprache fehlt, obgleich gerade ich durch Erlebnisse in englischen Zuchthäusern genügend Erfahrungen sammeln konnte.

Als Kriegsgefangene schleppte man die Mitglieder des „Internierungsverbandes" in englischen Lagern umher. Der damaligen deutschen Regierung kann der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie nichts getan hat, um die Ehre ihrer Bürger zu schützen und ihre Zurückführung in die Heimat beschleunigt durchzuführen. Die Novemberregierung, brutal jedem aufrechten Deutschen gegenüber, liebedienerisch der Entente jeden Wunsch erfüllend, hat die Tat des Vizeadmirals v. Reuter niemals in ihrer ganzen Tragweite erkannt. Diese Tat brachte den Novemberleuten Ungelegenheiten, also war diese Tat schlecht und überflüssig. Feigheit herrschte in dieser Regierung der Völkerbeglückungspropheten, Feigheit und das Matthias Erzbergersche Wort: „Nur nachgebe, meine Herre, nur nachgebe..." Mit dieser Regierung konnte die Entente unbesorgt jedes Spielchen wagen.

So konnte der Befehlshaber der englischen Bewachungsflotte in Scapa Flow, Vizeadmiral Sir Sidney R. Fremantle, ohne Bedenken jenen grauenhaft brutalen Befehl erlassen: „Die Deutschen sind als Verräter zu behandeln. Es ist ihnen deshalb auch nur das angedeihen zu lassen, was die Erfüllung der äußersten Menschenpflicht erfordert." — Die englischen Seeleute haben diesen Befehl buchstäblich befolgt!

So kann der englische Vizeadmiral Sir Sidney R. Fremantle auch in jener denkwürdigen Stunde vor allen angetretenen Kommandanten der ge-

sunkenen deutschen Schiffe, vor seinen eigenen Offizieren, vor einer unter dem Bajonett angetretenen Seesoldatenabteilung dem Führer der deutschen Schiffe, dem Vizeadmiral Ludwig v. Reuter, folgende Anklagerede halten:

„Admiral v. Reuter!

Bevor ich Sie als Kriegsgefangenen den militärischen Behörden übergebe, möchte ich Ihnen gegenüber meine Entrüstung über Ihre Tat zum Ausdruck bringen.

Diese Tat läuft jedem Empfinden für Anstand und Ehre zuwider. Sie ist eine verräterische Handlung, ein Treubruch und eine Schande für die, die sie begingen!

Sie haben durch das Setzen der Kriegsflagge und durch die Versenkung der Schiffe zu einer Zeit, wo der Waffenstillstand volle Geltung hatte, eine Kriegshandlung vollzogen.

Man sieht hieraus, daß der Geist des neuen Deutschland kein andrer ist als der des alten. Jeder, der das bis jetzt nicht glauben wollte, wird es nun einsehen.

Wie Ihre Tat in Ihrem Vaterland aufgefaßt werden wird, entzieht sich meiner Kenntnis.

Wenn Sie aber, Admiral v. Reuter, meinten, der Waffenstillstand sei abgelaufen, so war das eine durch nichts berechtigte falsche Annahme. Die Briefe waren bereits ausgefertigt und von mir unterschrieben, die Ihnen nach Anweisung meiner Regierung die Nachricht übermitteln sollten, ob der Friede unterzeichnet sei oder nicht. Wie dürfen Sie glauben, daß ich mit meinem Geschwader in See gegangen wäre, wenn der Tag ein so kritischer war?!

Wie Deutschland den Krieg mit dem Einfall in Belgien durch ein militärisches Verbrechen begonnen hat, so haben Sie durch ein maritimes Verbrechen den Krieg beendet!

Die ehrliebenden Seeleute aller Nationen werden für diese Tat kein Verständnis haben, ausgenommen vielleicht die Ihren.

Sie werden jetzt den Militärbehörden übergeben werden, die sich mit Kriegsgefangenen beschäftigen."

Der Übersetzer vermittelt stockend ins Deutsche. Die deutschen Kommandanten hatten auch so verstanden. Der englische Admiral ist offensichtlich nervös. Er kann seine Erregung nur sehr schlecht verbergen und seine Wut

über den verlorengegangenen Triumph, über diese widerspenstigen Deutschen. Trotz aller Pomphaftigkeit und Theatralik der Situation spürte man deutlich die höchst mangelhafte Regie. Die deutschen Kommandanten scheinen in ihrer stoischen Ruhe fast gelangweilt. Vizeadmiral v. Reuter macht durchaus nicht den Eindruck eines Angeklagten. Während der Rede schüttelt er verschiedentlich den Kopf. Sehr ruhig, aber mit absoluter Klarheit erwidert er dem Dolmetscher deutsch:

„Sagen Sie Ihrem Admiral, daß ich den Inhalt seiner Rede nicht anerkennen kann und meine Auffassung nicht mit der seinigen übereinstimmt. Ich allein trage die gesamte Verantwortung. Ich bin überzeugt, daß jeder englische Seeoffizier in meiner Lage ebenso gehandelt hätte wie ich!"

Der Brite schweigt. Er kaut nervös auf seiner Unterlippe, dann verläßt er das Achterdeck. Ihm folgt jener Berichterstatter der „Times", der über den ganzen Vorgang in aufgebauschter Form unter riesigen Schlagzeilen für die ganze englischsprechende Welt berichtete. Sir Sidney R. Fremantle hatte wenigstens auf diese Weise in der englischen Presse seinen Erfolg.

*

In Kiel, in Wilhelmshaven meuterte 1918 die Flotte und trat ihre Ehre unter ihre Füße. In Scapa Flow sank die unbesiegte deutsche Flotte auf den Grund, sie sank mit wehender Kriegsflagge. Dieser Untergang in Ehren bewahrte sie vor einer schimpflichen Übergabe an den Feindbund. Die Welt muß diese Tat Ludwig v. Reuters verstehen! Wir deutschen Seeleute haben ihm und seinen Offizieren und Mannschaften unendlich viel zu danken!

Freibeuterei auf Herzen

Ich ging in meiner Vaterstadt umher und suchte mein Vaterland. Auf weiten Spaziergängen überdachte ich die Geschehnisse, die in Deutschland, in vielen Stunden meiner Abwesenheit, das deutsche Volk im tiefsten Grunde erschüttert und so völlig verwandelt haben. Ich saß in englischen Zuchthäusern, befuhr als Freibeuter zuvor die Meere, überquerte in einer Nußschale Tausende von Seemeilen weit das Meer, um die Heimat zu finden, ihr zu dienen; niemals aber hatte ich, auch wenn die internationale Presse in noch so dunklen Farben meine Heimat schilderte, an solche tragische Vor-

kommnisse gedacht und geglaubt. Mir blieb das Vaterland der Inbegriff aller Herrlichkeit auf dieser Welt. — Nun aber ging ich wieder über die Straßen meiner Heimat und konnte sie nicht finden.

Im September 1919 starb dann mein Vater. Er starb wie ein echter Luckner. Als ihn der dunkle Todesengel anrührte, lächelte er, und angesichts seiner weinenden Angehörigen bekam er eine herrliche, heroische Haltung. Meine Hand hielt er stundenlang. Er hatte ihren Druck allzu lange entbehren müssen. Seine letzten Worte an mich waren: „Vergiß niemals, Felix, daß du ein Luckner bist!" Zu uns allen aber sprach er mit starker Stimme: „Als ich in diese Welt trat, da weinte ich und die anderen lachten, nun, da ich aus der Welt gehe, laßt mich lachen und weint ihr ein wenig!" So sterben deutsche Kämpfer und deutsche Bauern sterben so. — Viel hatte ich mit meinem Vater über die Verhältnisse in Deutschland gesprochen, viel hatten wir über die Meutereien in der Marine, viel auch über Scapa Flow geklönt. Mir ging die Tat des Vizeadmirals v. Reuter nicht mehr aus dem Sinn. Diese Tat hatte eine höhere Bedeutung für mich. Scapa Flow hat die Ehre der deutschen Marine bewahrt. Die deutsche Flotte fiel nicht in die Hände der Feinde Deutschlands. Das Vaterland wurde durch die Tragödie in der Bucht, umgrenzt von den Inseln der Orkneygruppe, vor tiefster Erniedrigung bewahrt. Mir aber lastete diese Tat wie eine Verpflichtung zu eigener Tat auf der Seele. Nur konnte ich den Weg nicht finden, wie ich danach auch suchte. Die Untätigkeit, zu der ich seit meinem Ausscheiden aus der Marine verurteilt war, quälte mich. Der Zufall sollte ihr ein Ende machen und meine Zukunft richtungweisend bestimmen.

Eines Vormittags, ich saß mit meiner Mutter zusammen, da dröhnte das Telephon. Ich wurde dringend verlangt. Also ran!

„Hier Felix Graf Luckner!"

Eine verhältnismäßig sympathische Stimme meldete sich. Sonst kann ich die ganze Quasselei durch den Draht nicht gut vertragen, aber dieser Gesprächspartner erzählte in ziemlicher Aufgeregtheit so tolles, mir konfuß erscheinendes Zeug, daß ich zunächst mal überhaupt nicht zum Antworten kam und zu enträtseln versuchte, was der gute Mann überhaupt von mir wollte. Na, nach einem Dutzend Irrtümern ging ja dann alles so ziemlich klor!

„Ja, also wissen Sie, ich muß schon sagen, daß Sie mir mit Ihren Vorschlägen reichlich überraschend kommen. Nein, ich kann nichts zusagen. Nein!

Bestimmt nicht! Eine Rücksprache nicht nötig? Sie verlassen sich darauf! Ja, aber min Bester, das ist doch...! Was liegt im Interesse des Vaterlandes...?!"

„Jo, dat's schon allerhand", seggt Linchen, als Korl in ihrem Bett das Priemen anfängt! „Dunnerkiel, was hett de Kirl seiht? Ick soll Vorträge halten?" — Mutter fährt, wie von der berüchtigten Tarantel gestochen, vom Stuhl.

„Was sollst du, Felix?"

„Tja, Maminka, Vorträge soll ich halten!"

„Worüber denn?"

„Über den Seeteufel und seine Kaperfahrten!"

„Ja, aber mein Junge, das interessiert doch jetzt bestimmt keinen einzigen Menschen in Deutschland! Politik, ja, aber Vorträge über Seefahrten und über deine verschiedenen Dummheiten, die du da angestellt hast! Nein, das interessiert keinen Menschen!"

„Tja, Motter, ich glaube das ja nun auch, aber der Kerl hat ganz ernsthafte Vorschläge gemacht!"

„Wer war denn der Kerl?"

Der Kerl war ja nun eine höchst angesehene Persönlichkeit meiner Vaterstadt. Es war der erste Juwelier, nebenbei aber Vorsitzender und Führer einer Reihe von vaterländischen Verbänden. Es half alles nichts. Mutter schüttelte höchst bedenklich den Kopf und mir wurde bäuchlings so, wie es Landratten beim ersten ordentlichen Seegang meistens wird. Dunnerkiel, hatte ich mir da eine verteufelte Suppe eingebrockt. Ja, also so ging das ja nun wohl doch nicht ganz. Ich entschloß mich dazu, dem guten Mann zunächst einmal eine zünftige Visite zu machen und mit ihm allen Ernstes über die ganze Angelegenheit in Ruhe zu sprechen. Ich wollte ihm seine Kateridee, mich, Graf Felix Luckner, als Redner auf meine Mitmenschen loszulassen, schon mit allen Mitteln, sei es nun hochdeutsch oder im Seemannsplatt, fortschwatzen. Also los, nicht lange auf guten Wind gewartet, Anker auf und rin in das Vergnügen. — Ich kam verteufelt schlecht an bei meinem honetten Mitbürger. Er dachte gar nicht daran, meine Gründe und Argumentierungen gelten zu lassen. Er hörte alle meine Ausführungen geduldig, ja, mir schien es sogar, mit einem gewissen Vergnügen an und lächelte. Und das Ende von der Geschicht, der Mann begriff mich nicht; aber ich leider ihn allzu gut!

„Herr Graf, Sie werden den Vortrag halten! Es ist Ihre Pflicht, ihn zu halten! Ich habe Ihre feste telephonische Zusage, daß Sie den Vortrag halten werden! Ich habe bereits in der Zwischenzeit alle Vorbereitungen getroffen! Alle Verbände sind von mir zur Teilnahme aufgefordert! Die öffentliche Anzeigung Ihres Vortrages erfolgt noch heute! Ich habe für diesen Vortrag schon ziemlich erhebliche Aufwendungen gemacht! Sollten Sie Ihre bindende Zusage wirklich rückgängig machen wollen, so müßten Sie alle Unkosten ersetzen, außerdem würde ich dieses Verhalten von Ihnen nicht verstehen können!"

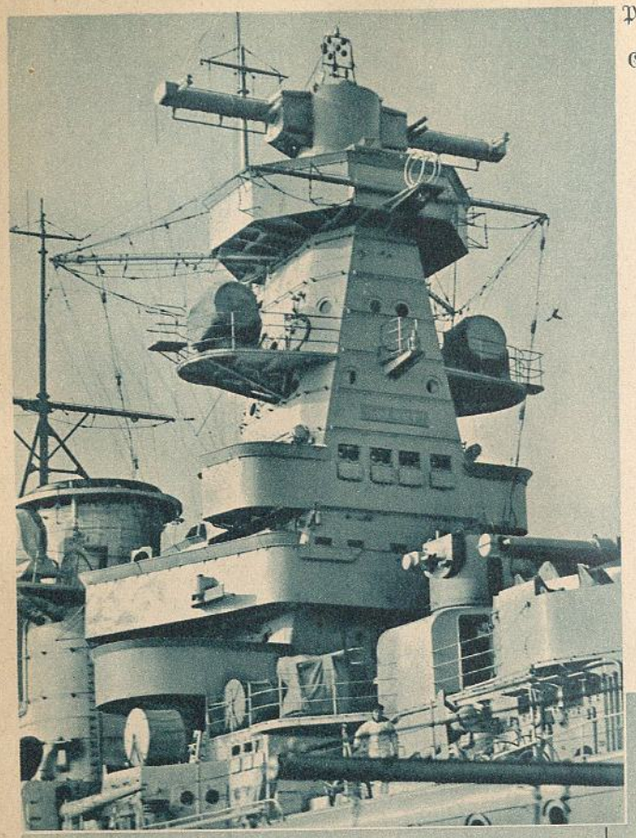
Oh, der Mann konnte sprechen, beneidenswert! Nur mir war wirklich nicht wohl dabei! Ich hörte immer wieder nur: „Sie müssen den Vortrag halten oder die Aufwendungen ersetzen!" Himmel, Teufel und Klabautermann, da saß ich in der dicksten Tinte, die sich für mich ausdenken ließ.

„Also, Herr Graf, es bleibt bei allen Abmachungen!"

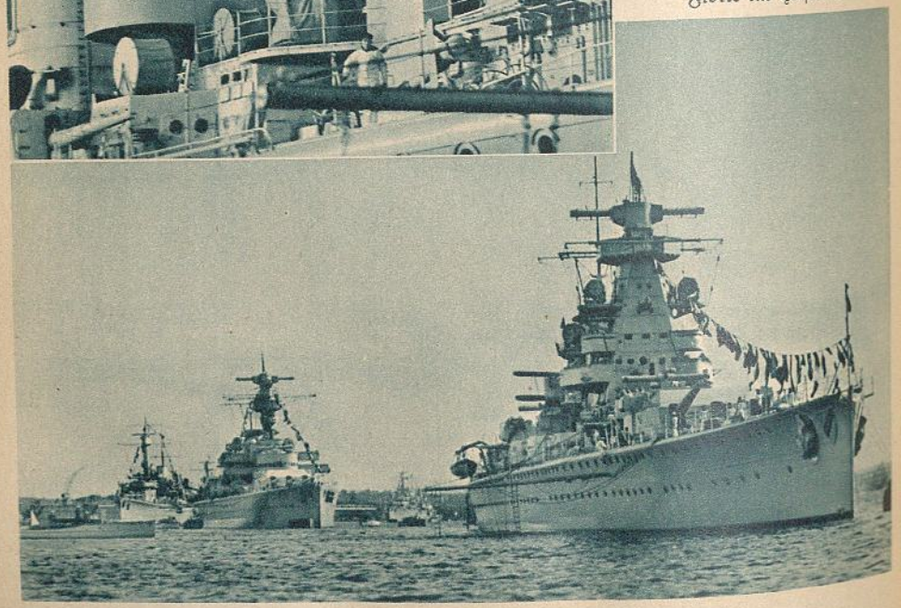
Vernageltes St. Elmsfeuer! Wir verabschiedeten uns sehr herzlich. Er zog ein etwas schiefes Gesicht, als ich seine Hand in meine zarten Pranken nahm. Dann stand ich auf der Straße. Hier kann nur eins helfen, ein stundenlanger Spaziergang! Also hinunter an den kühlen Strand der Saale. Nun schlugen erst recht die Brecher über meiner Seele zusammen. In meiner Seele tobte Windstärke elf. Was hatte ich da zugesagt? „Felix Graf Luckner spricht über seine Erlebnisse!" — Also gut, ich werde den Vortrag halten! Fangen wir gleich einmal an! Ja, aber wie? Ich mühe mich! Ich martere mein Gehirn! Mir fällt nichts, aber auch rein gar nichts ein, was ich den guten Leuten erzählen könnte. Ich kann ihnen doch nicht erzählen, daß ich Schiffe versenkt habe, daß ich im tollsten Sturm bei Kap Horn die Nerven nicht verloren habe. Ich kann ihnen doch nichts erzählen von meiner Fahrt über das Meer im offenen Boot. Das kann ich zwar tun, aber erzählen? Nee, is nich! — Ich wandere wie jener als Wortspiel mit Recht so beliebte begossene Pudel dahin! Überhaupt begießen, was heißt bei der Hitze, mir stand vor Angst und Aufregung der dickste Schweiß auf der Stirn, begießen? Ich muß plötzlich daran denken, wie wir den Dampfer „Horngarth" kaperten und versenkten. Sekt hatte er in rauhen Mengen geladen. Wir übernahmen alles auf den „Seeadler" und feierten unter einem zauberhaften Tropenhimmel bei Ummengen von Sekt unsere Freibeutertaten. Sekt half uns dann manche Stunde zu einer ungebändigten Fröhlichkeit. Also Sekt! Das ist hier die Losung!

Schulschiff „Horst Wessel"

Schulschiff „Horch Hoch"



Panzerschiff „Admiral Graf Spee", Gefechtsmast



Flotte im Hafen von Kiel

Ich wußte in meiner Heimatstadt eine alte stimmungsvolle Weinkneipe. Geschaffen waren ihre Räume für Genießer, Liebespaare und Selbstmörder. Jene tranken gekeltertes Sonnenlicht aus wunderbaren alten Gläsern, diese alles Glück aus den Augen des anderen und die dritten den Mut zum Abschwören aller schlimmen Entschlüsse. Mir ging es im Grunde genommen wie allen dreien.

Ich saß also in meiner Schummerecke und trank in langen Zügen meinen Sekt. Trank und trank und dachte nicht ans Bezahlen! Was brauchte mich das Zahlen zu bekümmern. Ich hatte ja bei meiner Verabschiedung aus der Marine einen ganzen Tausendmarkschein bekommen. Gehütet wurde dieses Kleinod in meiner Brusttasche. Heute mußte er eben daran glauben. Ich hatte Angstzustände von gefährlichem Ausmaß, also mußte dem Abhilfe geschaffen werden. Das aber ging eben nur auf dem Weg über die vor mir stehende Puddel. „So geiht dat all klor!" Aber der Vortrag? Die Puddel lehrte sich bedenklich. Das wollte mich ärgern. Also trank ich langsamer und dachte ernstlich über die Lösung des mich bedrängenden Problems nach. Und siehe da, es ging! Ich lehnte mich weit zurück und ließ meine Erinnerung zurückwandern in meinen Tagen. Es wurde mir immer klarer, daß jener berühmte Schuster recht hatte, der seinem Lehrling sagte, daß er gefälligst bei seinen Leisten bleiben solle. Also Felix, sei dem Weisen hinter der Glaskugel dankbar, tue dasselbe, mache keinen langen Zauber und rede, rede wie dir der Schnabel gewachsen ist. Zwanzigtausend Tonnen Mut wuchsen aus einer Flasche Schaumwein in mein Herz. Also ran an den Quatschapparat:

„Hier ist Felix Graf Luckner, ich wollte Ihnen nur bestätigen, daß ich den Vortrag halte!"

„Ich wußte es ja, Herr Graf! Wir freuen uns darauf!"

Zu komische Welt; jetzt freuten sie sich schon auf das Snacken eines Seemannes, eines Piraten, eines Freibeuters, eines Zuchthäuslers. Komisch ist diese Welt doch. Für meine Dienste bei der Marine bekomme ich mit Müh' und Not bei der Verabschiedung einen Papierfetzen in die Hand gedrückt, auf dem die Zahl „Tausend" steht, und um ein bißchen Klugsnacken wird ein solches Wesen gemacht.

Aber der Wahrheit die Ehre! Bis zum Tage meines ersten Vortrages habe ich noch oft den Weg in meine liebe alte Weinkneipe gefunden, noch einige Puddeln geleert und meinen Tausendmarkschein um einige Teile verkleinert. Es waren für mich wunderbare Stunden in der stillen Ecke. Alle

Erinnerungen überkamen mich. Ich lebte in einer verlorenen Welt, die mir, trotz aller Not, trotz aller Gefahren, die ich in ihr hatte bestehen müssen, wie das Paradies vorkam.

Die Zeit läßt sich nicht halten. Der Zeiger der Uhr geht weiter. Die Tage vergehen. Der Tag meiner Hinrichtung kam näher und näher. Meine Mutter kommt an jedem Morgen aufgeregter zu mir.

„Junge, da steht wieder so 'n Zeugs über dich in den Zeitungen."

„Jo, Mutter, lat sie man vertellen wat sie wullen! Dat geiht oll klor!"

Meines Vaters größte Freude vor seinem Tode aber wurde mein erster Vortrag. Er stand auch damals, wenn Mutter zeterte und barmte, immer dabei, sagte nicht viel, sondern hatte immer nur ein Lächeln um den Mund. Sein Junge ist ein Luckner, der wird sich schon herauszuhauen wissen! Mir selbst ist zwar nicht sonderlich zumute gewesen. Aber das konnte ja nun wohl nichts mehr helfen. — Also rin ins Examen!

„Mach dich fein, Mutter! In einer Stunde müssen wir gehen!"

Und Mutter mokt sek fein. Vater mokt sek ok fein! Er spendiert sogar eine gute, alte, ehrliche Hallenser Droschke. Wir kutschierten also los. Mutter hält meine Hand. Meine andere aber umspannte den Hals einer ausgezeichneten, eingepackten Flasche von meiner Lieblingssorte. Siegen muß ich, dachte ich mir. Gesiegt über tausend Tonnen Angst hatte ich in meiner Kneipe immer schon nach der ersten Flasche, also werde ich auch vor einem Dutzend guter Bürger in Ehren bestehen können. Die Flasche ist bezahlt und wird mir helfen!

Was ist denn nur in der Stadt los, denke ich im Fahren. Je näher wir an das Lokal, in dem der Vortrag steigen sollte, kamen, um so dichter stehen und gehen auf den Bürgersteigen die Menschen. Droschken fahren neben und hinter der unseren her. Autos überholen uns. Das gute Halle ist kaum wiederzuerkennen. Wahrscheinlich also doch wieder eine dieser verfluchten Demonstrationen, dirigiert von roten Volksbeglückern. Eine hundsmiserable Wut kommt über mich. Das Bild der meuternden Marine steht wieder vor mir. Ja, wenn man dieser Bande doch endlich einmal einen ganzen Fackelzug aufstecken könnte, denn mit einzelnen Lichtern scheint mir da bei der ägyptischen Finsternis in den Gehirnen nicht viel anzufangen. Wenn man doch endlich mal einen Stahlbesen nehmen könnte und könnte das ganze hetzende und pisackende Ungeziefer aus Deutschland hinausfegen! Schiet, verfluchter! Und schon ist mein ganzer, herrlich zurechtgelegter Vortrag voll-

kommen in die Binsen. Ich rede mich innerlich in eine Sauwut hinein. Mutter schien aus dem plötzlichen Druck meiner Hand so etwas wie erneutes Lampenfieber herauszulesen.

„Wenn das nur gut geht!"

„Nun laß schon gut sein!" sagt der alte Herr.

Wir sind kaum heraus aus unserer Equipage, da werde ich am Eingang von einer großen Anzahl Menschen mit Rufen empfangen, werde von ihnen umringt. Mutter und Vater sind untergetaucht in dem Strom. Ich selber halte meine Puddel wie eine gute stählerne 10,5-cm-Granate, drängle mich durch und verschwinde in einem Seitengang, suche krampfhaft nach jenem berühmten Ort unaussprechlichen Namens. Im Kopf war mir nicht ganz geheuer mehr, bäuchlings fühlte ich jenen Druck, der alle Grünlinge beim ersten Sturm auf See erfaßt, und achtern war mir ebenfalls nicht besonders geheuer! Ei, der Teufel! Ich habe vier meiner Schiffe im Sturm verloren. Ich habe im tollsten Höllenwirbel der Skagerrakschlacht nicht den Verstand verloren. Ich bin Freibeuter gewesen, und das erfordert immerhin einige Zivilcourage. Aber jetzt ist mir doch himmelangst! Das rauscht und braust wie die schönste Brandung. Stimmengewirr. Rufen. Schreien. Musik. Ja, zum Dunnerkiel, was ist da nur los? Da sollte ich mich nun sammeln für meinen Vortrag vor ernsten, gesitteten Bürgern. Ich finde es unerhört von dem Veranstalter, einen Raum zu nehmen, in dessen Nachbarschaft eine andere, und wie mir schien, riesengroße, aufgeregte Veranstaltung stattfand. Ich werde dem Kerl das sagen, jawoll, dat werden wir ihm seggen, Dunnerkiel noch einmal!

Und wieder höre ich meinen Namen aufgeregt rufen. Ja, also das scheint nun doch Ernst zu werden. Die Flasche muß heran! Der Pfropfen knallt gegen die Decke. Augenblicklich wird es still draußen. Ich nehme sofort einen zünftigen Kuhschluck. Immer ran an den Feind. In Minuten habe ich meine Puddel leer. Eigentlich allerhand, wie das Zeug so runterrutscht. Und schon ist das Sausen und Brausen wieder um mich. Vorwärts, Felix, denke, du seiest bei Kap Horn, da hilft dir auch keiner! Die Türe knallt. Ich marschiere durch den Gang. Werde vor den Eingang des großen, des größten Saales der ganzen Stadt geschoben. Was Menschen waren da. Ich muß rudern, um weiter zu kommen. Ich werde erkannt. Mein Name wird gerufen. Ein unheimlicher Beifall rauscht auf. O, diese verteufelte Flasche, jetzt hat sie mich vollkommen verzaubert! Jetzt bin ich in einen falschen Saal

geraten und die anderen, auch Vater und Mutter, werden auf mich warten! Diese verfluchten Volksversammlungen und Demonstrationen. Und das Bild der Meutereien steht wieder vor meinem Auge. Aber denen möchte ich es einmal geben. Nun hatte man mich also glücklich bis hinauf auf das Podium geschoben und gehoben. Und da sehe ich auch Vater und Mutter wieder in der ersten Reihe sitzen. Also ist das keine Volksversammlung mit Hetzeinlagen, das ist also das Auditorium für meinen Vortrag. Einige tausend Menschen. „Na, denn geiht dat oll klor, Felix!" Ich spüre die Wirkung meiner Flasche. Und nun ruff uffs Trapez und vertell den Leuten etwas, was nicht sobald in der Schlammflut der gewerbsmäßig fabrizierten, öffentlichen Meinung untergeht. — So ging das ja nun wieder nicht! Ich mußte erst noch feierliche Begrüßungsreden über mich ergehen lassen; aber dann kam die Reihe eben doch an mich. Verbeugungen stehen mir schlecht an. Lange Vorreden mag ich auch nicht, also sage ich einfach „Guten Abend!" und fange an, zu vertellen, wie wir es im engeren Kreise oft genug getan haben. Frisch von der Leber weg snackte ich drei Stunden drauflos. Die Wirkung war unbeschreiblich. Der ganze Saal glich in seiner Begeisterung manchmal wirklich einem einzigen, brodelnden Kessel. Kap Horn, Felix, denk' an Kap Horn! Immer hinein in das Wetter! Immer hinauf auf die Rahen! Und meine Zuhörer bekamen auch meine Meinung über die ganzen neumodischen Katerideen von wegen „Völkerverbrüderung usw." zu hören. Eine Totenstille war im Saal, als ich von der zusammengebrochenen deutschen Marine, als ich von der Tat von Scapa Flow sprach. Ich habe einigen, die gekommen waren zu stänkern, nicht nur ein Licht, sondern wirklich ganze Fackelzüge aufgesteckt. Sie blieben sehr, sehr still! — Auch dieser begeisterte Abend ging vorüber. Meine Freude war unbeschreiblich. Die Augen meines Vaters strahlten vor Stolz. Die Arme meiner Mutter nahmen mich in starker Liebe auf. — Tief erschüttert aber hat es mich an diesem Abend, daß, nachdem die Kundgebungen des Beifalles abgeflaut waren, sich einige ehemalige Angehörige der Marine zu mir durch die Menge hindurch kämpften, mir stumm die Hand reichten und so dankten!

Der nächste Morgen brachte dann die neue Überraschung. Zunächst wurde mir fast angst und bange vor dem Riesenberg von Zeitungen. Der Veranstalter hatte ausgezeichnet gearbeitet. Er hatte auch eine ganze Anzahl auswärtige Zeitungen eingeladen. Briefe einfacher deutscher Menschen stellten sich ein. Sie offenbarten ebenfalls nichts anderes als die für mich allerdings bedeutungsvolle Erkenntnis: das deutsche Volk ist nicht verdorben, es ist nur verhetzt worden. Das deutsche Volk ist in seinem innersten Kern gesund geblieben und hat die Kur aus der internationalen Gift- und Sudelküche überstanden, ohne daran zugrunde zu gehen. Befreien muß man die deutsche Seele von dem Schlamm und Unrat, von den Phrasen der Revolutionäre, von den Ideen der Salonbolschewisten. Einen Sturm und ein Feuer mußte man anfachen, um diesen ganzen Schiet aus dem deutschen Haus hinauszufeuern. Die Fensterläden muß man weit aufreißen, damit der deutsche Mensch wieder gesunde, frische Luft atmen lernt. — Und wer hatte mir am vergangenen Abend am meisten zugejubelt? Der deutsche Arbeiter und die deutsche Jugend! Also gehe hin zum schaffenden Menschen und schreie ihm in die Ohren, daß er von einer Horde internationaler Strauchdiebe um sein Bestes betrogen werden soll. Gehe hin, Seeteufel, und rede mit den Einfachen aus dem Volke und zeige ihnen, daß internationaler Irrwahn sie gefangen hält, daß aber internationaler Irrwahn nur zum Untergang auch für sie führen muß. — Gehe hin und gib den Alten den verlorenen Glauben an die Zukunft ihres Volkes zurück, zeige vor allen Dingen den ehemaligen Frontsoldaten den tiefen Sinn und die Bedeutung des Opfers, das sie Jahr um Jahr brachten an allen Fronten. — Und dann, Seeteufel, denke an die Jugend, an diese, trotz überstandener Hunger- und Luderjahre, dennoch begeisterungsfähige Jugend, denke an dein eigenes Wort: „Mit der Jugend muß man leben, um im Alter jung zu sein!" Zeige der Jugend deutsches Männertum und seine Taten. Treibe sie vorwärts, weg von den politischen Hetzlagern, hin zu Stätten, an denen man das Andenken der Edelsten der deutschen Nation in aller Liebe pflegt. Zeige dieser Jugend auch das Erbe, das ihr ein Walter Fler, gefallen für sein Vaterland auf Ösel, ein Gorch Fock, untergegangen mit der sinkenden „Wiesbaden" in der Schlacht am Skagerrak, hinterlassen hat. — Männer werden aus diesen Jungens einmal werden, und diese Männer werden auch dich anklagen, wenn du deine Pflicht nicht erfüllst, wenn du aus all deinen Erfahrungen heraus ihnen nicht den rechten Weg zu ihrem Vaterland und seinen edelsten Gütern zeigst.

Über Nacht war aus dem unbekannten, verabschiedeten Marineoffizier durch einen einzigen, dreistündigen Vortrag ein bekannter Vorkämpfer für die nationale Erneuerung geworden. In die vielen Gespräche, die ich vor allen Dingen mit meinem Vater führte, platzten Aufträge und Anfragen

wegen weiterer Vorträge hinein. In Königsberg wollte man mich haben, in Graudenz und München, in Köln und in den Städten Schwabens. Mit Begeisterung empfingen mich die Städte und Städtlein. Die Spalten der nationalen Zeitungen waren voll von Berichten über meine Freibeuterei auf deutsche Herzen, wie sie es nannten. Briefe rührenden Inhalts erreichten mich und machten mir die übernommene Aufgabe, die meine ganze körperliche und seelische Kraft erforderte, leicht. Ein tiefes Glück hatte meine Seele erfaßt. Ich konnte helfen, an meinem geringen Teil, die Wiederaufrichtung meines geliebten Vaterlandes vorzubereiten! — Die Linkspresse schwieg mich zunächst vollkommen tot. Als diese Taktik nicht mehr helfen wollte, als die Herren mit Schere und Kleistertopf endlich einmal sehen mußten, daß es gerade ihre besten Anhänger waren, die den Weg zu mir fanden, dann ergingen die Herren Roten sich in süßsauren Berichten. Ich war nicht mehr totzuschweigen! Ich redete jeden Tag lauter, offener und vor überfüllten Sälen! — Immer ran an den Feind!

So führte mich mein Weg auch in die Städte an der Nord- und Ostseeküste. Aus diesen und aus den vielen Fischerorten am Meer stammte der Großteil unserer früheren Marinebesatzungen. Fahrensleute von Geburt an; gewöhnt an das Meer und den Kampf mit ihm! Dort fand ich eine, zumeist unausgesprochene Trauer und Beschämung über den schmählichen Zusammenbruch 1918 in Kiel, Wilhelmshaven, Cuxhaven usw. Selbst die Tat Ludwig v. Reuters in Scapa Flow konnte die uneingestandene Schuld nicht von den zahlreichen Seeleuten nehmen, die nach der Revolte in das alltägliche Leben zurückgekehrt waren. Sie gingen zumeist verbiestert umher; aller Welt Feind! Alte U-Bootfahrer traf ich auf meinen Reisen, die den Namen Kiel nur mit größter Verachtung aussprachen. Leute, die an den Meutereien aktiv teilgenommen hatten, wurden plötzlich still, wenn in den alten Seemannsquartieren von der unvergessenen Schmach der Flotte gesprochen wurde. Sie drückten sich beiseite, denn diese Gespräche wurden zu einer Qual für ihr schuldbeladenes Gewissen. Den Untergang, den Tod der Offiziere vom „König" habe ich diesen Revolutionshelden immer wieder auf meinen Vortragsreisen in die Ohren geschrien. Sie nahmen, ohne zu murren, meine Vorwürfe wegen ihrer damaligen nationalen Verlumpung in Kauf. Sie litten schwer unter ihrer Schuld. Sie litten auch im Alltagsleben darunter, daß jeder Bürger, jeder Frontsoldat den Begriff „Marine" und „Matrose" nur mit Abscheu gebrauchte. Die Vorwürfe gegen die Flotte

wurden in der nationalen Agitation gegen die Linksparteien zu einem dauernden Schimpf.

Das durfte so nicht bleiben. Der Ruf der deutschen Flotte mußte wieder hergestellt werden. Hatte sie schwere Schuld an dem Unglück Deutschlands, so hatte sie die Pflicht, zu sühnen. Gesühnt werden kann solche Schuld aber nur durch die Tat.

Meine Tage waren ein einziges Jagen von Stadt zu Stadt, von Vortrag zu Vortrag. 1920 sprach ich an mehreren Abenden in Hamburg vor vollkommen überfüllten Sälen. Meine Vorträge zogen gerade in den Hafenstädten (ist es nicht ganz natürlich?) sehr viele Angehörige der Marine an. In Hamburg nun fand ich eines Abends den von mir hochverehrten ehemaligen Chef des 3. Geschwaders, den Admiral Behnke, wieder. Bei einem zünftigen Schluck wurde nun ein neuer Kurs festgelegt, meinem Leben eine neue, entscheidende Wendung gegeben. Wir saßen an den Abenden zusammen. Der Admiral erzählte mir erschütternde Einzelheiten über Kiel, Scapa Flow, aber auch über die politischen Geschehnisse in Berlin und München. Er schilderte mir die verhängnisvollen Auswirkungen des Friedensvertrages auf unsere Seegeltung im besonderen und auf unsere Schiffahrt im allgemeinen. Wir sprachen von den Fragen der Neuschaffung einer Kriegsmarine, wir sprachen von Erziehungsproblemen, sprachen von Bemannungssorgen, die die Marineleitung selbst wegen den alten Kähnen hatte, die ihr der Vertrag von Versailles gelassen hatte. „Etwas ramponiertes Spielzeug, lieber Luckner, weiter nichts!" Er sprach auch von den Sorgen um die Heranbildung eines gesunden Offiziersersatzes für die Flotte. Seine Züge waren sehr ernst dabei. Nur wenn er von „unserer Flotte" sprach, spielte ein ironisches Lächeln um seinen Mund.

„Warum schafft man da nicht entscheidenden Wandel und grundlegende Besserung?"

„Wollen Sie mir verraten, wie, lieber Luckner? Den neuen Herren in Berlin ist die Flotte sowieso ein äußerst unbequemes Instrument. Man hat die ehemalige Flotte herrlich vorgespannt vor den parteipolitischen Karren. Die Matrosen waren gut genug, den Aufstand zu organisieren. Die Revolte in den Seekriegshäfen des gefallenen Reiches wurde von ihnen als Fanal, als Flamme des Aufruhrs und der Revolution in alle deutschen Städte getragen. So eroberte man die politische Gewalt."

„Warum jagt man diese ganze Gesellschaft nicht zum Teufel?"

„Lieber Luckner! Haben Sie eine Ahnung von Gewerkschaften, Parlament und Generalstreik. Denken Sie an Kapp und Erhard, denken Sie an das Schicksal seiner Brigade!"

„Und trotzdem müssen Wege gefunden werden, die vor allen Dingen geeignet erscheinen, einen brauchbaren Nachwuchs für das Führerkorps der neu aufzubauenden Kriegsmarine heranzuziehen!"

„Ich muß Sie wieder fragen, wie Sie sich das denken?"

„Erinnern wir uns der eigenen Lehrjahre! Wo wurden wir geschaffen und erzogen? Auf Segel- und Schulschiffen! Ich bleibe dabei und werde niemals davon abgehen, daß allein das Segelschiff geeignet ist, aus den Söhnen von Fahrensleuten sowohl, wie auch aus Landratten, wirkliche Seeleute zu schaffen. Was mir aber wichtiger erscheint als das reine Handwerk, das Jungens auf solch einem Segler erlernen können, ist die Tatsache, daß das Segelschiff keine Halbheiten, keine Jämmerlinge erträgt. Wovon träumten wir als Jungens? Von Seglern in ihrer ganzen herrlichen Schönheit. Wo haben wir die harte Schule des Seemannes durchgemacht? Auf Seglern! Ich bin auf Seglern aller Nationen um die ganze Erde gefahren. Hat es mir geschadet? Ich habe auf einem Segelschiff unter ungünstigsten Bedingungen Kaperkrieg geführt und eine große Reihe von Schiffen versenkt. Ich habe bewiesen, daß selbst in einem Krieg des 20. Jahrhunderts der Segler in der Hand eines richtigen Fahrensmannes eine brauchbare Waffe ist. — Mit Wehmut habe ich mein Freibeuterhandwerk an Seglern ausüben müssen. Jedesmal habe ich so ein Kunstwerk vernichtet, das für immer verloren ist, denn neue Überseesegler werden nicht mehr gebaut. — Ganze Kerle, Herr Admiral, erziehen Sie nur auf einem Segelschulschiff!"

„Wie recht Sie haben, Luckner!"

„Hat die neue Marine ein Segelschulschiff? — Nein! Ich weiß, daß die Herren in Berlin lachen werden, wenn man ihnen erzählen wollte von dem hohen Wert, der einem Segelschulschiff für die Erziehung des Seeoffiziersnachwuchses zukommt!"

„Auch da haben Sie recht, Luckner! Die Herren der Wilhelmstraße hassen alles, was nach Offizier aussieht, was stramme Haltung annehmen kann, ist bei ihnen verpönt. Weiche Knie muß man in der Gegenwart haben, damit man vor jedem Rülpser der Feindmächte heruntergehen kann auf die Ebene der Völkerversöhnung und anbetend knien kann im internationalen Garten des Völkerfrühlings."

„Ich kann ein Lied davon singen. Auf meinen Reisen kreuz und quer durch unsere deutsche Heimat habe ich da allerhand Erfahrungen gesammelt, aber das sollte uns nicht kümmern. Wir wissen, Herr Admiral, worauf es ankommt, also haben wir die verteufelte Pflicht, Abhilfe zu schaffen! Geben Sie mir ein richtiges Segelschiff und ich zaubere Ihnen ein Schulschiff daraus, das sich in allen Häfen der Welt sehen lassen kann!"

„Ja, das wäre zu bedenken! Wenn da nur die verteufelten interalliierten Kommissionen nicht wären!"

„Was kümmert uns der Schiet, Herr Admiral! Gibt es keine Möglichkeit, auch diesen Schnüfflern und ihrem deutschen Anhang ein richtiges Schnippchen zu schlagen? Sie können über mich verfügen! Aber ein Segelschiff muß es sein, denn von den ganzen Fracht- und Passagierkähnen halte ich nichts. Auf ihnen das Meer zu befahren, ist keine Kunst. Diese Eisenschlorren bilden Jämmerlinge heran, aber niemals Kerle. Kann auf diesen Salzwasserhobeln nicht bei jedem Brecher, bei jedem Sturm die ganze Gesellschaft unter Deck verschwinden? Und schlägt eine allzu grobe See einmal ein Bullauge ein, werden einmal die Socken ein wenig mit Salzwasser getränkt, dann ist das Unglück gleich fertig! Dann wird von Seenot geschwätzt und Lebensgefahr besteht da schon! Nein, Herr Admiral, ein Segelschiff muß es schon sein! Denken Sie an die alte „Niobe", auf der alle Großen unserer Flotte ihre erste Ausbildung erhielten."

Und nun hatte ich den Admiral an seiner verwundbarsten Stelle. Er hatte selbst Wochen und Monate als Seekadett auf der alten „Niobe" Dienst getan. Erinnerungen wurden in ihm wach. Wir schwiegen beide und hatten beide dieselben Gedanken. Ich ahnte, daß eine große Entscheidung heranahte und war gespannteste Aufmerksamkeit, als Admiral v. Behnke sagte:

„Luckner, ich werde Ihnen ein Schiff beschaffen, aber für alles andere müssen Sie selbst sorgen!"

„Ein Segelschiff?"

„Ein Segelschiff! — Ich muß Sie bitten, zunächst mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen. Wir dürfen in Berlin und auch hier oben keinerlei Aufsehen erregen. Ist das Schiff erst einmal in Dienst gestellt, dann wollen wir sein Dasein schon erklären und verantworten! Und dann noch eins: Geld, lieber Luckner, können Sie weder von mir noch von der Reichsregierung bekommen!"

„Mir genügt das Schiff zunächst auch mal schon! Für alles andere werde ich sorgen!"

Admiral Behnke gibt mir nun alle Einzelheiten bekannt. Es handelt sich nach seinen Ausführungen um eine Prise aus dem Krieg, um einen alten Norweger, der irgendwo im Hafen von Hamburg vergessen ein Aschenbrödeldasein fristet, das er eigentlich nicht verdient hat. In welchem Zustand das Schiff sich befindet, kann mir Admiral Behnke nicht sagen. Das ist auch für den ersten Augenblick für mich vollkommen unwichtig. Ich habe wenigstens ohne besondere Schwierigkeiten zunächst mal wieder ein „Schipp"! Junge, Junge, wat en Swien! — Erneute Mahnungen des Admirals zur größten Vorsicht werden von mir zur Kenntnis genommen. „Nur rin mit de Vorderbeene in'n Trog!" — Ich verspreche also, mir das „Schipp" baldmöglichst anzusehen und Bericht über seinen Zustand zu erstatten, zugleich aber zu berichten, wie ich mir die weitere Entwicklung denke!

„Ja, Luckner, mit der Ausrüstung müssen Sie sehen, wie sie zurechtkommen. Zweck der Indienststellung kann nur sein die Heranbildung von Offiziersanwärtern und seemännischen Unteroffiziersanwärtern. Aber Geld, Luckner, können Sie dazu zunächst nicht kriegen. Selbstverständlich bin ich auch damit einverstanden, daß die propagandistische Wirkung, die von einem Segelschulschiff ausgehen kann, zunächst in deutschen Häfen ausgenützt wird!"

Die Nacht nach dieser Unterredung habe ich zu stundenlangen Spaziergängen im Hamburger Hafenviertel ausgenützt und dabei Gedanken und Pläne gewälzt von himmelstürmendem Ausmaß. Aber die Wirklichkeit sorgte dafür, daß ich auf der Erde blieb. Und das war gut so!

Am nächsten Morgen aber zog ich in aller Herrgottsfrühe los, um meinen Kahn zu suchen. In allen Winkeln des Hamburger Segelschiffhafens forschte ich herum. Einfach ist das durchaus nicht. Der ganze Tag vergeht mit dieser Herumkutschiererei. Endlich, in der sinkenden Abendsonne, habe ich mein „Schipp" entdeckt. „Thyholm" hieß es, als Viermastfrachtschoner war es während des Krieges eingebracht worden, um dann nach dem Umund Zusammenbruch vergessen im Hamburger Hafen zu liegen. Man sah es dem Schiff an, daß es seit Jahren keine pflegende Hand mehr gespürt hatte. Es sah unter jeder Würde aus. Der Anstrich verwittert. Die Takelage verwahrlost. Die Deckaufbauten verschmuddelt und schmierig. Ein rechtes Armeleutekind, ein rechtes Aschenbrödel. „Na, warte Mädchen, dir wollen wir schon den Schnurrbart scheren!" Also ergreife ich Besitz von dem Kahn und marschiere über einen liederlich gelegten Laufsteg hinauf. Eigentum der Reichsregierung! Bewohnt natürlich auch! Ich bin auf jede Überraschung

gefaßt, aber die Überraschung, die meiner unter Deck dieses verlotterten Prisenschiffes wartete, war für mich doch allerhand. Ich wanderte auf dem Schiff auf und ab. Ich besehe mir seine äußere Beschaffenheit in allen Einzelheiten. Ich komme zu dem Ergebnis, daß dieses Schiff ausgezeichnet gebaut ist und daß es hervorragende Segeleigenschaften haben muß. Es ist möglich, daß man es durch Umbauten wesentlich verbessern kann. Und schon schmiede ich weitere Pläne. Aber das Wort Behnkes fällt mir ein: „Geld, Luckner, können Sie keines bekommen!" — Wie lange ist es her, daß ich keine Schiffsplanken mehr unter den Füßen hatte; mir war wie einem Heimgekehrten. Meine große Liebe zur „Christlichen Seefahrt" auf Segelschiffen wurde mit Allgewalt wieder wach. Und tausend Geschichten fielen mir wieder ein aus meiner Schiffsjungenzeit, aus meiner Fahrenszeit als Matrose auf Segelschiffen aus aller Herren Länder. Ja, als ich an jenem unbeschreiblichen Ort vorbeigehe, den man in der Seemannssprache mit „Apotheke" bezeichnet, da muß ich lachend daran denken, wie mir als „Apothekenkaptain" die Sauberhaltung und peinliche Pflege dieses Ortchens übertragen war. Was hat mir das damals Kummer bereitet. — Aber, nun einmal hinunter unter Deck! — Da tritt mir von achtern ein Mann entgegen. Langsam und vorsichtig marschierte er auf mich zu. Drei Schritte vor mir machte er halt. Bekikkt mich eingehend und schiebt nach dieser Musterung den Priem von der einen Seite auf die andere, dann spuckt er ihn in weitem Bogen über Bord.

„Ja, denn ist das nu mal wieder richtig!" seggt he.

„Mensch, Paul", segg ich. „Wat mokst du op de ‚Thyholm'?"

„Na, un du, Phylax Lüdicke, wat suchst du denn hier?"

Leichtmatrose war ich und Phylax Lüdicke hieß ich. Auf der „Cäsaräa" fuhr ich. Meiner besonderen Obhut war damals der Schiffsjunge Paul anvertraut. Ein Ausbund an Tugend war er nun wirklich nicht, und ich habe meinen weidlichen Verdruß mit ihm gehabt. Wo er konnte, versuchte er mir Streiche zu spielen. Na, ihm hat also allem Anschein nach der Wind in aller Welt ordentlich um die Nase geweht. Er sieht jedenfalls nicht aus, als habe er Millionen zu verschenken. Sein blaues Zeug ist ziemlich verschabt. Die Stiefel sind auch nicht gerade neu. Aber seine Augen sind dieselben wie vor Jahren noch. Spitzbubenaugen, im guten Sinne natürlich. — Also, nun aber fürs erste einmal hinein in die Kaptainskajüte! Nicht ungemütlich. — Und nun erzählt er dasselbe Elend, daß mir alle abgemuster-

ten Seeleute erzählen: Not, Hunger, Arbeitslosigkeit. Als es ganz dick kam und er schon keine Bleibe mehr auftreiben konnte, da fand er im Hafen die „Thyholm". Sie gehörte anscheinend niemand, denn auf seinen vielen Gängen und Fahrten durch den Segelschiffhafen hatte er niemals einen Menschen auf dem Schiff gesehen. Also hinauf und kapern war für meinen Urian dasselbe! Seitdem führte er ein stilles, beschauliches Leben als Kaptain und Schiffseigner an Bord. Niemand störte ihn. Niemand belästigte ihn. Daß er etwas zwischen die Zähne bekam, dafür sorgten gelegentliche kleine Verdienste. Wir klönten und klönten! Dann aber mußte ich wohl oder übel dem guten Kerl klarmachen, daß seine Tage auf der „Thyholm" wahrscheinlich gezählt sein würden. Ich sagte ihm, daß er die ganze Zeit als Gast des Deutschen Reiches auf einem Prisenschiff gehaust hätte, daß es mir aber schrecklich leid täte, ihn aus diesem Asyl vertreiben zu müssen, denn die „Thyholm" sei nunmehr mein Schipp und solle jetzt von mir ausgerüstet und als Schulschiff für die Reichsmarine in Dienst gestellt werden. Dann gingen wir noch einmal an eine gründliche Besichtigung des ganzen Schipps.

Ich blieb über Nacht an Bord und schrieb bei einer alten Funzel meinen Bericht über den Befund des Schiffes an Admiral Behnke: „Schiff zwar ohne jede Pflege seit Jahren, aber trotzdem ausgezeichnet geeignet, geplanten Zweck zu erfüllen... Segeleigenschaften sind sicher ausgezeichnet..."

In kürzester Frist erreichte mich bereits der Befehl, mit dem Schiff nach Kiel zu gehen und dort seine Ausrüstung durchzuführen, aber selbstverständlich mit aller Vorsicht und außerhalb des Etats. Was nützt das nun alles! Mein guter Paul fährt mit mir als Steuermann. Ein Dutzend anderer Leute ist bald genug gefunden. Die „Thyholm" muß ihren Lageplatz verlassen; Kurs: elbeabwärts; dann wandert sie im Schlepp durch den Kanal nach Kiel. Kiel war ganz bestimmt nicht erschüttert von dem Einlaufen und dem Ankermanöver dieses verrotteten Norwegers, den in der ganzen Marine und „Christlichen Seefahrt" schon überhaupt kein Mensch kannte. Dafür kennen die Kieler aber mich. Wie ein Lauffeuer ist es in der Stadt herum, daß ich auf einem Segler im Hafen liege und seemännisches Personal für mein Schiff brauche. Die Post bringt mir Stöße, das Telephon in meinem Stadtquartier Hunderte von Meldungen. Zumeist Angehörige der alten Marine, zumeist allerdings auch arbeitslos, also Leute, die nur irgendein Unterkommen suchen. Nicht zu brauchen. Ich brauche junge Menschen, brauche Menschen, die unverdorben sind und begeisterungsfähig. Also

werden wir suchen und warten müssen. Es löst sich aber gerade in dieser Frage alles viel leichter, als ich vorher glaubte. Das Angebot war riesenhaft, manchmal geradezu beängstigend. Ich hatte also die freie Auswahl. Und ich wählte und wählte, und am Schluß waren es noch immer einige Dutzend zuviel. Also immer erneute Scheidung, nach noch strengeren Gesetzen. Was nun übrigblieb, war wirklich die Essenz, war wirklich Idealismus in Reinkultur, war Jugend, Begeisterung, war Gesundheit und guter Wille, war zum Teil sogar reinste Besessenheit von der Idee „Seefahrt". Sie trugen alle ihren Gorch Fock: „Seefahrt ist not!" unter der Jacke. Sie hatten zum großen Teil die Seefahrt als Tradition im Blute, diese Söhne von Offizieren, diese angehenden Seekadetten, diese blonden Jungens aus den Städten und Dörfern der deutschen Küste. Jungens waren dabei, deren Väter in den Schlachten, die die deutsche Marine schlug, geblieben sind, Jungens waren dabei mit glänzender Begabung. Eines aber waren sie alle: Sports- und Mordskerle. Sie liebten Deutschland auch in seiner tiefsten Erniedrigung über alles und sangen jenen Schutz- und Trutzvers, jenen vierten Vers des Deutschlandliedes ganz besonders laut und deutlich. Das mußte eine Besatzung ergeben, die unter der Führung der Offiziere zu größten Taten befähigt schien! Ich habe mich in der Zeit, da ich die „Niobe" zu führen das Glück hatte, auf diese Besatzung verlassen können, wie ich mich auf mich selbst verlassen konnte. Die Jungens bekamen von mir einen eingehenden Vortrag gehalten über den Zweck und das Ziel ihres Dienstes. Sie wurden also von mir genau darüber unterrichtet, was ihrer wartete. Sie konnten also von vornherein alle Illusionen kassieren. Als Schulschiff für die neuzuschaffende deutsche Marine, als Schulschiff, das als solches in keinem Etat erscheinen durfte, verfügten wir nicht über Königreiche, aber hunderttausend Tonnen Idealismus hatten wir längst an Bord, eine Fracht also, die nicht schwer wiegt und doch wertvoller ist, als alle irdischen Güter. Hunderttausend Tonnen Hoffnung, hunderttausend Tonnen Glück, hunderttausend Tonnen Idealismus ersetzen aber noch lange nicht fehlende Segel, fehlende Taue, fehlenden Proviant usw. — Da hilft nun nichts anderes, da muß wieder Freibeuterinitiative helfen.

Nach kurzem Kriegsrat mit mir selber, entschließe ich mich also dazu, das Werftgelände einmal einer eingehenden Besichtigung zu unterziehen. Ich hole mir alle Vollmachten vom Stationskommando und marschiere also los. In meinem Herzen lebt die stille Hoffnung, daß doch eigentlich so aller-

hand feine Sachen, die wir an Bord unseres Schiffes ausgezeichnet gebrauchen können, zu finden sein müssen. Auf dem Werftgelände ist der reinste Jahrmarkt. Was sich da alles herumtrieb, das spottete jeder Beschreibung. Na, nu mal rin in die großen Hallen! Ja, Kuchen, hat sich was mit Rinkommen. Da stehen eine ganze Menge vornehmer Leute, und die passen verteufelt auf. Aber auch da kam mir nun wieder mein Piratenglück vortrefflich zu Hilfe. Einige Werftarbeiter, die ich früher in der Torpedowerkstatt gesehen hatte, erkannten mich auf den ersten Anhieb. Noch nicht einmal eine halbe Stunde war vergangen, da war um mich im Hofe fast die ganze Gesellschaft versammelt. Sie hatten von meinen Vorträgen in ganz Deutschland gehört und gelesen und erwarten nun von mir, so im Vorbeigehen, einen Gratiskantus zu hören. Na, ich habe ihnen einen gesungen. Die Gelegenheit war doch herrlich und einmalig. Die Werftarbeiter von Kiel, ehemals die Leib- und Schutzgarde der Unabhängigen Sozialdemokraten, die Arbeiter der früheren Torpedowerkstatt, die Lieblingskinder des Herrn Gustav Noske, verlangen von mir, dem Kaperfahrer und Freibeuter, eine kleine Festtagsrede. Sie bekamen ihre Festtagsrede! Nur ein wenig anders, als sie sich das gedacht hatten, ging das vonstatten. Mit einem fürchterlichen Donnerwetter wegen ihres Blödsinns von 1918 fing das an, weitete sich mit Windstärke 10 zu einem richtigen Sturm aus und ebbte dann ab in dem gut kameradschaftlichen Wink mit dem Zaunspfahl: „Wenn ihr bei mir eine andere Nummer haben wollt, als ihr sie nach eurem Schiet von 1918 verdient, dann müßt ihr mir helfen! Geschieht das, ja, dann geiht dat ja oll klor!"

Diese improvisierte Versammlung ist eine der schönsten meines ganzen Lebens geworden. Den Zuhörenden war seit Achtzehn sicherlich manche Laus über den Grind gelaufen. Sie hatten sich ihr revolutionäres Heldentum damals so ganz anders vorgestellt. Die Früchte, die sie aus jenen verrückten Tagen, für ihr geistloses Tun nun ernteten, schmeckten verteufelt nach Seife. Also, warum nicht helfen, wenn es galt, etwas gutzumachen! — „Aber sie hätten auch von Bildern gehört, die es von mir zu kaufen gäbe!" Ob sie da nicht welche kriegen könnten. Nee, das könnten sie nun nicht, aber schenken wollte ich ihnen allen eins, wenn...

Also ließ ich Photos von mir und meinem Seeadler, von meinen Kaperfahrten anfertigen. Diese Bilder wurden zum begehrtesten Artikel auf dem ganzen Gelände der ehemals kaiserlichen Werft. Nun deuteten wir aber auch sehr unmißverständlich an, was wir alles für die Ausrüstung unseres

Schipps brauchen. Da strahlten die Augen der Lagerarbeiter. Sie hatten mich verstanden. Am selben Abend verstauten wir auf der „Thyholm" schon die ersten Frachten sehr realen Charakters. Taue kommen an in rauhen Mengen. Segel flattern uns an Bord. Davon können wir überhaupt nicht genug bekommen. Netze finden sich zwischen den Segeln. Nägel, Zangen, Hämmer, Drähte, Eisen und Messingteile. Ersatzteile aller möglichen Art. Nautische Instrumente, Bilder, Möbel, Teppiche, Küchengeräte, Hängematten, Decken, Eimer, Waschzeug. Medizinen, um eine ganze Apotheke auszustaffieren. Wir wurden langsam aber sicher zu einem richtiggehenden Warenhaus. Um eine gewisse Ordnung in die, wenn auch nicht ganz legalen, Lieferungen zu bringen, besuchte ich mit einigen meiner Leute die Schuppen nochmals. Und diesmal öffnete man mir bereitwilligst alle Tore sperrangelweit. Da allerdings blieb uns die bekannte Spucke weg. Bei der Abrüstung und Verschrottung vieler Schiffe waren hier Dinge von einem unschätzbaren Wert aufgestapelt worden.

„Ja, wem gehört nun eigentlich der ganze Schiet hier?"

Wem gehörten zu jener paradiesischen Zeit für Schieber und Krummnasen Heeresgüter in Deutschland? Natürlich Juden. „Treuhandgesellschaft zur Verwertung von Heeresgut" oder so ähnlich nannte sich diese Verbrechergesellschaft, diese Landhaie mit unersättlichem Rachen. „Natürlich immer mit die Vorderbeene richtig im Trog!"

Nun habe ich überhaupt keine Gewissensbisse mehr. Nun kann ich erneut und sehr viel heftiger mit dem Zaunspfahl winken, meinen neugewonnenen Freunden flüstern, was uns noch immer fehlt. Ich stehe mit den Arbeitern vor Werten, die unermeßlich sind. Und alles wurde verschleudert von den Herren der Verwaltungen, von den emporgekommenen korrupten Bonzen. Die Freundschaft der neuen roten Exzellenzen in der Wilhelmstraße zu Berlin mit den Barmat, Kutisker, Sonnenberg usw. verpflichtet. Man nimmt dreckiges, mit Zahlen bedrucktes Papier aus Schieberhänden als Bestechungsgeld und verschenkt dafür Millionenwerte, die ja doch nur dem deutschen Volke gehören! — Also rauf auf unser Schiff, rauf, was es tragen kann! Auch das Klavier von S. M. Schiff „Hohenzollern" findet den Weg zu uns. Die Kerle, die es uns bei Nacht und Nebel brachten, lachten über das ganze Gesicht.

Einmal aber nimmt auch der steifste Grogabend sein Ende; also mußten diese Tage in Kiel auch für uns zu Ende gehen. Wir waren sowieso den

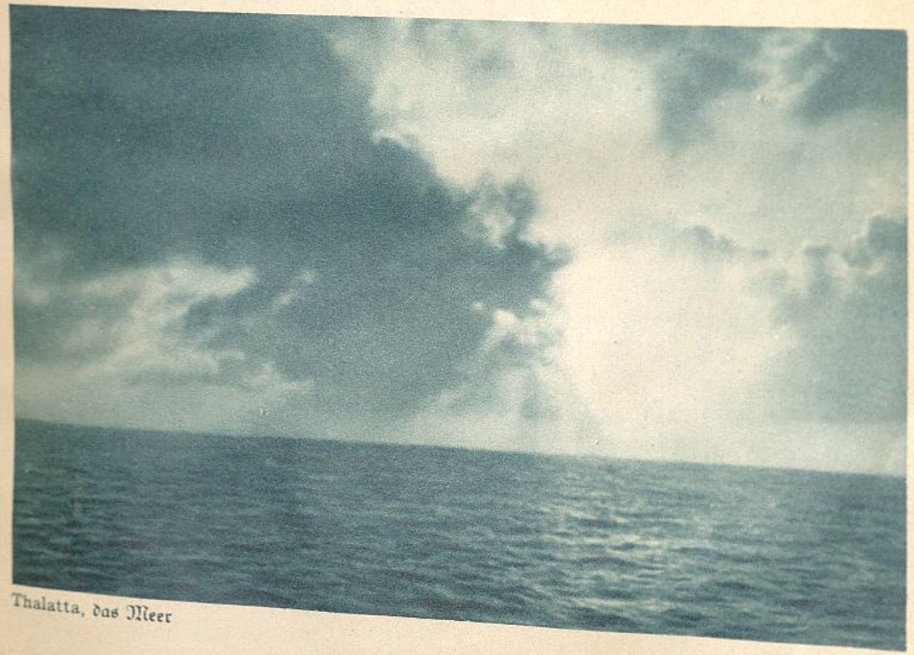
Kielern nicht mehr ganz geheuer. Unser Schiff war beladen bis an die Grenze seiner Tragfähigkeit. Also wurde es Zeit, unseren eigentlichen Bestimmungshafen Flensburg anzulaufen. Dort haben wir denn sortiert und verstaut, eingerichtet und aufgebaut. Gescheuert, geschruppt, gewaschen und geflickt. Dort haben wir unsere „Thyholm" verwandelt, verzaubert, verschönt. Pinsel und Farbtopf beherrschten unsere Tage. Ganz Flensburg sah uns zu, wenn wir so den ganzen Tag singend werkten.

Mein erster offizieller Besuch galt meinem alten Kameraden, dem Kommandanten der Marineschule in Mürwik, dem fabelhaften Kapitän zur See Tilessen. Er empfängt mich nach jahrelanger Abwesenheit mit aufrichtiger Freude. Ihm bringe ich mein Schulschiff, das heißt meinen Norweger, der im Begriff ist, ein deutsches Schulschiff zu werden. Tilessen ist begeistert von meinen Vorschlägen. Er ist genau, wie auch ich, der Meinung, daß das Schulschiff, das erste Schulschiff der neuen Marine, genau so heißen muß wie jene herrliche alte „Niobe", auf der fast alle großen Führer der deutschen Flotte ihre Ausbildung genossen haben. Nur Schulschiff können wir das Schiff zunächst nicht nennen. Es wurde die Bezeichnung: Tender „Niobe" gewählt. Bewußt stellten wir der Zeit und ihrem Haß gegen alles, was nach Tradition aussah, unsere Fortsetzung einer großen Tradition entgegen. Sollten die Herren in Berlin toben soviel sie wollten, Tender „Niobe" tat seinen Dienst seit jenem Tage.

So geschah in vielen Arbeitstagen das Wunder! Aus dem verluderten norwegischen Viermastfrachtschoner wurde der blitzsaubere, schneeweiße deutsche Marinetender „Niobe". Bei der Prüfung unserer in Kiel erbeuteten Bestände zeigten sich doch schon wieder ganz empfindliche Lücken. Vor allem anderen aber fehlte es uns an ordentlichen Uniformen. Schließlich verpflichtete die Wiederauferstehung unseres Schiffes in Schönheit und blendender Sauberkeit. Aber guter Rat ist bekanntlich zu allen Zeiten teuer und selten gewesen. Auch ich wußte vorläufig keinen anderen Ausweg, als den einer zweiten Freibeuterfahrt nach Kiel.

Da rissen nun doch die Kieler die Augen auf, als Tender „Niobe" unter vollen Segeln einlief. Unsere Flagge wehte stolz im frischen Wind. Unsere Mannschaft sah ausgezeichnet im sauber gewaschenen Zeug aus. Es herrschte peinlichste Ordnung an Bord und unbedingter Gehorsam. Es ist eine ausgezeichnete Mannschaft geworden, die wir uns da erzogen haben. Sie weiß, daß alles zumindest zu einem guten Teil auch ihr Werk mit ist und zeigt

Ostseebrandung



Thalatta, das Meer

infolgedessen einen ganz natürlichen Stolz. Ihr Auftreten ist bestimmt, aber außerordentlich verbindlich und taktvoll. Schiff und Mannschaft stellen eine blendend weiße Visitenkarte der Marine dar. Offiziere werden diese Jungens einmal werden. Sie werden von den Kielern schon deshalb kritisch gemustert. Aber die Kieler verstanden uns sofort. Sie gingen mit uns mit und zollten unserem Willen, die Tradition im neuen Geist fortzusetzen, offen und überall, wo wir uns zeigten, Beifall.

So wurde unser zweiter Aufenthalt in Kiel zu einem wertvollen, moralischen Erfolg. Der materielle Erfolg unserer Fahrt fiel um so bescheidener aus. Der Teufel mag wissen, welches Maul geplaudert hat. Jedenfalls standen wir auf dem Werftgelände vor verschlossenen Türen oder vor leeren Schuppen. Unsere Freunde zuckten bedauernd die Achseln. Die Treuhänder des neuen Reiches hatten die Beute in Sicherheit gebracht. Aber am Abend bringen uns vier Arbeiter vom Werftgelände doch eine Fracht an Bord. Ein Faß wundervolle grüne Schmierseife! Ein einziges Gelächter tönt über unsere Planken. Wir können Schmierseife ja ganz gut gebrauchen, besonders, wenn sie von so hervorragender Güte ist, aber verschiedene andere Sachen wären uns schon lieber gewesen. Immerhin hatten wir also die Gewißheit, daß mit Schmierseife und Sauberkeit die Heeresgutverwertungs-Treuhandgesellschaft nichts anzufangen wußte. Aber der Ernst in der Mannschaft hatte doch gelitten. Sobald Schmierseife nur von weitem sichtbar wurde, begannen die Lachsalven. Das Freibeuterglück hatte uns für diesmal verlassen. Für das nächste Mal werden wir es zwingen!

Immerhin wurden meine Nächte oft recht sorgenvoll und ohne den nötigen Schlaf herumgebracht. In Berlin war man plötzlich hellhörig geworden. Man hatte zuviel von der „Niobe" gehört. Dazu hatte natürlich die Treuhandgesellschaft randaliert. Das hätte mich zwar nicht weiter gekümmert, aber die Schwierigkeiten, die mir und damit dem Schiff und der Ausbildung immer häufiger in den Weg gelegt wurden, konnten mir schon die Galle bis zum Zerspringen erregen. Was dachten sich eigentlich diese Novemberlinge? Fühlten sie, daß hier etwas Neues geschehen war, daß sich hier eine Gemeinschaft gebildet hatte, die, in ihrer harten Manneszucht und Disziplin, in ihrem Idealismus und in ihrer übermächtigen Begeisterung für das Vaterland, zu einem Beispiel und zu einer Anklage werden konnte? Wenn wir uns um die verschiedenen Papierkriegsandrohungen aus den Berliner Ämtern auch nicht sonderlich kümmerten, unser

Dienstbetrieb wurde doch sehr erschwert dadurch. Die herrliche Erfindung der dauernd sich steigernden Inflation nahm aber zu unserem Glück und zu unserem Unglück dort die Gehirne, hier aber leider unsere allzukleine Börse in Beschlag. Jene in Berlin sorgten sich um Rotationspressen, die schnell genug Geld drucken konnten, damit man mit dem Zahlenwahnsinn einigermaßen Schritt zu halten vermochte, und wir mußten uns sorgen darum, daß unsere Groschen zur Befreiung von Hunger und Not ausreichten! — Auch da mußte uns manche Freibeuterlist helfen. Da wir ja sowieso zumeist in den Gewässern der Ostsee herumsegelten, entschlossen wir uns auch dazu, die dienstfreie Zeit dem Fischfang zu widmen. Fische kosten nichts. Netze hatten wir selbst und, soweit sie ungeeignet waren, von schleswig-holsteinischen Fischern gegen gute Segel eingetauscht. Also Umstellung auf Karfreitagskost. Fisch! Fisch! Fisch! Gekocht! Gebacken! Gebraten! Geräuchert! Mariniert! Aber eben doch Fisch und immer wieder Fisch. „Einen Schweinsbraten!" schrien meine Jungs, wenn ich sie in dieser Zeit nach Wünschen fragte, „einen Schweinsbraten, ein Königreich und alle Fische der Ostsee für einen Schweinsbraten!" — Den Männern mußte geholfen werden!

Wir laufen kleine Häfen in Schleswig-Holstein, in Mecklenburg, in Pommern, in Ostpreußen an. In den großen Häfen durften wir uns offiziell sowieso nicht sehen lassen, wenn uns Berlin nicht neue Schwierigkeiten machen sollte. Hinter kleinen Häfen liegt das flache Land. Auf dem flachen Land aber gab es zu allen Zeiten Bauern. Bauern aber haben ebenfalls zu allen Zeiten Schweine gehabt, und zwar sowohl im Stall, als auch im Pökelfaß und Rauchfang. Uns waren beide Sorten der edlen Schwartentiere und Borstenträger sympathisch. Wir wollten sie in allen Arten verschmecken, genau, wie wir das mit den Fischen gemacht hatten. Kenntnisse haben nur Zweck, wenn sie möglichst tiefgründig und vielseitig sind. Also wurden wir Freibeuter auf Schinken und Schweinespeck!

Auf dem Tender „Niobe" gab es eine kleine Rarität. Unsere Kapelle. Die konnte sich wirklich sehen und sogar hören lassen. Die mußte helfen. Ohne Ouvertüre hat noch niemals eine komische Oper begonnen.

„Alle Mann zum Landgang fertigmachen!"

An der Spitze die Kapelle, marschierten wir in den Sommertag hinein. In den Dörfern flogen die Fenster auf. Von den Höfen kamen die Leute angelaufen. „Die Matrosen sind da!" Wo Matrosen und junge Mädels sind, da wird gesnackt, vertellt und getanzt. Das alles taten wir denn oft-

mals bis in die sinkende Nacht hinein. Ich aber setzte mich zu den Hofbesitzern und erzählte von meinen Fahrten, von den Schwierigkeiten, mit denen ich jetzt zu kämpfen hätte, von der Verständnislosigkeit, mit der die Regierung uns gegenüberstünde. Also, mit einem Wort, ich schnorrte ganz gewaltig! Der erste Rückmarsch mit Musik und Gesang durch die Mittsommernacht war ein Triumphmarsch für uns. Wir waren beladen bis zum Zusammenbrechen mit den herrlichsten Sachen aus Rauchfang, Keller, Vorratshaus und Küche. „Dat geiht jo wedder mol oll klor!" „Denn so kann da wohl nu nichts helpen, da wern wie woll morgen unsern Schweinebraten zu essen bekommen!"

Neugewonnene Freundschaften soll man pflegen, also wurden von uns die besuchten Dörfer auch wohl an Bord eingeladen. Ja, das war ja nun einmal etwas ganz besonderes, das lohnte einige Würste oder einige Zentner Kartoffeln oder eine halbe echte pommersche Landsau im geräucherten Zustand. — So haben wir gefeiert und gesorgt und haben auch auf diese Weise um die Seele und die Herzen der deutschen Menschen geworben. Wir haben an ungezählten Stellen durch unser Auftreten dem deutschen Menschen gezeigt, daß Matrosen durchaus nicht Meuterer und vaterlandslose Gesellen zu sein brauchen. Wir haben geholfen, die Schande von Kiel und von 1918 zu verwischen. Und es ist uns gelungen!

Nachdem ich für die Sicherung der Ernährung meiner Mannschaft Rat geschafft hatte, mußte ich darauf bedacht sein, auch einmal ihr Äußeres einer gründlichen Renovierung zu unterziehen. Geld für neue Uniformen wurde mir verweigert; also hilf dir selbst, dann hilft dir der liebe Gott. Schon einmal war es mir gelungen, mit Hilfe einer Flasche Sekt und eines Vortrages einen Tausender zu vervielfachen, warum sollte dasselbe Rezept nicht noch wirksam sein. Ich hielt wieder Vorträge in den großen Städten Norddeutschlands. Ich brauchte Uniformen für meine herrlichen Jungens. Ich wollte mich nicht dauernd mit ihnen nur in kleinen Häfen und auf Landausflügen sehen lassen. Die großen Bäder und Häfen sollten das Ziel unserer Freibeuterfahrten werden. Und das ist mir zuletzt also auch noch gelungen. Meine Jungens bekamen ihr neues blaues Zeug.

„Alle Mann zum Landgang fertig machen!"

Urlaub in Flensburg, unserm Hafen, für einen ganzen Tag. Ja, Rieken und Mieken und Erne, jetzt freut euch! Ganz Flensburg stand Kopf, als meine Jungs durch die Stadt zogen in tadelloser Haltung! Die Bürger und

Bauern, die Arbeiter und die Fischer standen still, wo meine Jungens sich sehen ließen. Langsam aber begriff die breitere Öffentlichkeit endlich, daß hier ein neues Geschlecht heranwächst und erzogen wird zu einem Dienst und zu Idealen, die nach Zahlen und materiellen Gesichtspunkten nicht zu messen sind. Hier, in diesen jungen Menschen ist der materialistische Ungeist der Gegenwart überwunden, besiegt und mit Verachtung abgetan. Wo diese Jungens auftreten, da verstummte die Internationale, da verflogen die abgedroschenen Phrasen der Politik wie Spreu im Wind, da verkrochen sich die Herren Völkerversöhnungspropheten in die Kaffeehäuser. Diesen Jungens imponierten Gewerkschaftssekretäre nicht. Über Schieber und Inflationsgewinnler lachten sie. Der rote Irrwahn fand in ihrem Denken keinen Grund mehr zum wurzeln. Seefahrergeist blitzte aus ihren Augen. Freibeutermut lebte in ihrem Herzen. Sie werden einmal alles wagen für Deutschland, das sie lieben mit der ganzen Kraft ihrer Seele, und dem sie sich verschrieben haben mit allem, was ihnen auf dieser Erde gehören kann.

Und dieses Beispiel wirkte weit über den engeren Wirkungskreis hinaus. Durch meine Vorträge, durch die Tages- und Bildpresse, von Mund zu Mund war Nachricht in ganz Deutschland unterwegs, Nachricht, die von dem Geist der „Niobe" erzählte. Auf meinen Tisch flatterten die Briefe und Telegramme, Bewerbungsschreiben um Aufnahme in die „Niobe"-mannschaft. Die deutsche Jugend hatte sich an dem Beispiel meiner Jungens entzündet. Große Teile der deutschen Jugend wollten im selben Geiste leben. Ich hätte hundert große Schiffe bemannen können, wenn ich nur den geeignetsten Bewerbern ihren Wunsch hätte erfüllen wollen.

Mein Ziel war erreicht. Gezeigt hatte ich, wie man die Ehre der deutschen Marine auf dem Weg über die Begeisterung und die Tat wieder herstellen kann. Ich sehnte mich nach neuen, größeren Möglichkeiten. Der alte Freibeutergeist kam nicht zur Ruhe in mir. Er verlangte nach bedeutungsvollerer Tätigkeit. Über meines Vaterlandes Grenzen hinaus wollte ich wirken mit der Tat und mit dem Wort für mein verkanntes, verleumdetes Vaterland. Verständnis wollte ich schaffen für deutsche Art und deutsches Wesen. Ausrotten wollte ich die tausend Vorurteile, die der Welt, besonders der überseeischen Welt über Deutschland von verlogenen und gewissenlosen Propagandisten eingeredet worden waren. Kämpfen wollte ich auf internationalem Fechtboden gegen den Wahnsinn der Friedensverträge, gegen eine ewige Versklavung meiner deutschen Heimat, gegen eine dauernde Diffamierung des deutschen Volkes. Verständnis wollte ich auch in der englisch sprechenden Welt erwerben und verbreiten für die Taten unserer Tauchboothelden, für die Tat Ludwig v. Reuters in Scapa Flow. Zeigen wollte ich der Welt, daß der deutsche Mensch zu allen Zeiten nur seine Pflicht gegen sein eigenes Vaterland als die Richtschnur seines Handelns angesehen hat und immer ansehen wird!

Als ich meinen Plan einer Weltumsegelung oder wenigstens einer ausgedehnten Vortragsreise durch die Überseestaaten den Behörden in Deutschland vortrug, da taten sie das, was mich nicht einmal sonderlich überraschte, sie lachten! Sie waren von der Erfolglosigkeit von vornherein überzeugt. Ich aber tat das, was ein echter Freibeuter eben tut, ich handelte. In mühevollen Tagen und tausend Vorträgen sammelte ich einen Fond und erwarb mir meine „Vaterland", jenen herrlichen Segler, der für die ganze Welt ein Begriff werden sollte. Ich fuhr über den Atlantik und setzte an zu meinem Angriff auf die Herzen und Hirne Amerikas, auf rechte Freibeuterart. Tausende von Gefechten habe ich mit der vergifteten öffentlichen Meinung in USA. ausgetragen und tausend Siege davongetragen, ähnlich jenem, den ich in der Stadt San Franzisko erkämpfte. Auf meiner Propagandafahrt kam ich nach dem goldenen Westen. In San Franzisko begrüßt mich der Bürgermeister auf eine mehr als merkwürdige Art:

„... Ich habe die Ehre, der Bürgermeister dieser Stadt zu sein!"

„Ich bin Graf Luckner!"

„Der Seeteufel, der im Kriege zwei meiner besten Schiffe versenkt hat! Was willst du jetzt kapern?"

„Nur Ihr Herz!"

„Das hast du schon lange, mein Junge...!"

Freibeuterei im tiefsten Frieden, Freibeuterei auf Herzen und Gehirne, das ist nun Zweck und Sinn meiner Tage. Dienen will ich damit meinem Vaterland und seinem Führer. Ruhen will ich nicht bis zu meinem letzten Tag. Deutschland hat um seiner selbst willen jeden Einsatz verdient. Aber Freibeuter will ich bleiben, Freibeuter auf Herzen und Hirne, Freibeuter auf Wohlmeinung für mein Vaterland: „Deutschland!"

Für Überlassung der Bilder ist der Verlag zu besonderem Danke verpflichtet: dem Museum für Meereskunde, der Sammlung der Deutschen Kriegsmarine, dem englischen Kriegsmarinemuseum, Pressebild-Hoffmann, Alexandra Viktoria Prinzessin zu Schleswig-Holstein.

Herbert von Hindenburg

Schrecken in Bordeaux

Erzählt nach französischen Schilderungen

In Ganzleinen gebunden RM. 4.80

*

Die „Niederschlesische Tageszeitung" schreibt:

Vor allem in Frankreich ist viel gegen den ritterlichen Zweikampf gesündigt worden und aus dem Duellwesen wurde zu Zeiten ein krasses Duellunwesen.

H. v. Hindenburg läßt in seinem Buch das Frankreich um 1830 herum erstehen. Zu dieser Zeit war vor allem die südfranzösische Gegend um Bordeaux von einer Duell-Epidemie heimgesucht, in der rauflustige und sensationsdurstige Nichtstuer die unmöglichsten Gelegenheiten zu Herausforderungen benutzten und so zum Schrecken ihrer Mitmenschen wurden. Unerschrockene junge Menschen, meist Edelmänner, schlossen sich zusammen, übten sich im Waffenhandwerk und begegneten den Duellisten mit deren eigenen Mitteln, forderten sie heraus und ruhten nicht eher, bis auch der letzte von ihnen ausgerottet war.

Herbert von Hindenburg stellt diese französischen Duellberichte zu einer sich steigernden Handlung zusammen, in der er auch den Humor zu seinem Recht kommen läßt. Da der Stoff schließlich verhältnismäßig ungewöhnlich ist, dürfte das Buch viel gelesen werden, wobei es kaum jemand gelangweilt aus der Hand legen wird.

F. R. Nord • Romane

Der Autor, der durch jahrzehntelange Reisen die exotischen Länder und Völker aus eigener Anschauung kennenlernte, hat in den folgenden Romanen seine bewegten, stürmischen und interessanten Erlebnisse niedergelegt. Jeder Band in Ganzleinen gebunden, mit mehrfarbigem Schutzumschlag.

Ker Ali ..... RM. 3.50	Der schwarze Kalpak . RM. 3.50
Das Land ohne Lachen RM. 3.50	Nafuhsa ..... RM. 3.50
Der blaue Teppich ... RM. 3.50	König Pfau ..... RM. 3.50
Abla ..... RM. 3.50	Sir Anusch ..... RM. 4.50

Das Geheimnis des Yemen ..... RM. 3.60

*

Die Presse über F. R. Nord und seine Werke:

„Deutsche Zukunft"

Mit Dr. R. W. Horn — das war der bürgerliche Name dieses unbürgerlichen Mannes, der vor wenigen Tagen in so tragischer Weise mit einem jugoslawischen Flugzeug verunglückte — ist uns einer der seltsamsten Menschen jäh entrissen worden, die das alte Europa noch bevölkerten.

Weltenbummler, Abenteurer, Prospektor, Ölbohrer, Goldsucher, Grubenbesitzer und Schriftsteller! — Schriftsteller übrigens zuletzt und sogar mit Widerwillen. — Was hatte der große Weltwirtschaftler, für den er sich hielt, mit der sogenannten „schönen Literatur" zu schaffen! Ganz abgesehen davon, daß er mit anderen Summen zu rechnen gewohnt war, als sie ein paar Romane selbst im günstigsten Falle abwerfen konnten! Und es ist gewiß eine Ironie des Schicksals, daß jene meist auf Drängen der Freunde und nebenher entstandenen Schriftwerke nun doch das einzige sind, was von diesem eigenartigen Geiste übrig bleibt . . .

Als er eines Tages von neuen Manganvorkommen im Peloponnes hörte, da gab es kein Halten mehr. Ins Flugzeug und hinunter! Bei Laibach raste er in den Tod. Explosion, verkohlt, verschollen — das Ende! Unberechenbar, ungewöhnlich wie der ganze Mensch! . . .

Rolf Lauckner

Heinrich Zerkaulen in „Dresdner Nachrichten"

Mitten aus der Fülle eines mehr als arbeitsamen Lebens wurde F. R. Nord durch den Tod gerissen, noch bis zur letzten Stunde angefüllt mit tausend Plänen, die der Verwirklichung entgegenbrannten. Dr. Horn, so hieß der Dichter mit seinem bürgerlichen Namen, rückt in seinem Werk nahe an die bunte Abenteuerlichkeit eines Karl May. Gerade in seinem Roman aus dem heutigen Mesopotamien „König Pfau", der von den Kämpfen arabischer Stämme gegen die Bergbewohner berichtet, mischen sich die Spannungsmomente einer klug gebauten Handlung mit der tatsächlichen Schau eines Erlebnisses fremder Länder und Sitten zu einer bezwingenden Einheit. F. R. Nord kann gut erzählen. Wie man Karl May in richtiger Erkenntnis seiner großen, schöpferischen Kräfte, kritisch gesehen, zwischen Volksschriftsteller und Kunstschriftsteller einzubeziehen gelernt hat, so dürfte man auch F. R. Nord mit Fug und Recht diesen Platz zubilligen.